DEUXIEME REUNION ANNUELLE

— DE LA —

FEDERATION des CHAMBRES de COMMERCE

DE LA PROVINCE DE QUÉBEC

— TENUE —

LES 25 ET 26 MAI 1910

AU SIÈGE PRINCIPAL DE

LA CHAMBRE DE COMMERCE

76, Rue Saint-Gabriel, 76

MONTREAL

381
F29

DEUXIEME REUNION

DE LA

FÉDÉRATION

DES

CHAMBRES DE COMMERCE

DE LA PROVINCE DE QUÉBEC

TENUE LES 25 ET 26 MAI 1910

AU SIÈGE PRINCIPAL DE LA

CHAMBRE DE COMMERCE

du District de Montréal

76, Rue Saint-Gabriel, 76

TEXTE STÉNOGRAPHIÉ PAR L. A. CUSSON, STENOGRAPHE OFFICIEL

CONSEIL EXECUTIF DE

La Fédération des Chambres de Commerce

DE LA PROVINCE DE QUÉBEC

POUR L'ANNÉE 1910-1911

President :

M. ISAIE PRÉFONTAINE,
Président de la Corporation de l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales de Montréal et ex-Président de la Chambre de commerce du District de Montréal.

1er Vice-President,

M. PHILIPPE PARADIS,
Vice-Président de la Chambre de commerce de Québec.

2eme Vice-President,

M. J. E. A. DUBUC,
Président de la Chambre de commerce du Saguenay, Chicoutimi.

Secretaire-Tresorier,

M. FORTUNAT BOURBONNIÈRE,
Bachelier ès-arts, licencié en droit de l'Université Laval, Montréal.

Directeurs,

MM. C. A. DUBÉ,
Secrétaire de la Chambre de commerce de Ville-Marie.

NAPOLEON GARCEAU,
Président de la Chambre de commerce du Comté de Drummond, Drummondville.

JOSEPH HURTTE,
Président de la Chambre de commerce de St-Hyacinthe.

J. ALFRED PELTIER,
Président de la Chambre de commerce de Trois-Rivières.

Conseil d'Arbitrage,

MM. ISAIE PRÉFONTAINE,
Président de la Fédération, Montréal.

PHILIPPE PARADIS,
1er Vice-Président de la Fédération, Québec.

J. E. A, DUBUC,
2ème Vice-Président de la Fédération, Chicoutimi, Président de la Chambre de commerce du Saguenay.

C. H. CATELLI,
Commandeur de la Couronne d'Italie, Montréal, ex-Président de la Chambre de commerce du District de Montréal.

Conseil d'Arbitrage. — Suite

MM. Hon. Alph. DESJARDINS,
C. P. ancien ministre fédéral, Montréal, ex-Président de la Chambre de commerce du District de Montréal.

NAPOLÉON GARCEAU,
Président de la Chambre de commerce du comté de Drummond.

THOMAS S. HETHRINGTON,
Ex-Président de la Chambre de commerce de Québec.

JOSEPH HURTTE,
Président de la Chambre de commerce de St-Hyacinthe.

FRÉDÉRIC C. LARIVIÈRE,
1er Vice-Président de la Chambre de commerce du District de Montréa

J. A. PELTIER,
Président de la Chambre de commerce de Trois-Rivières.

OVILA S. PERRAULT,
Président de la Chambre de commerce du district de Montréal.

S. C. RIOU,
Conseiller de la Chambre de commerce de Fraserville.

DELEGUES DES CHAMBRES DE COMMERCE AFFILIEES A LA FEDERATION DES CHAMBRES DE COMMERCE DE LA PROVINCE DE QUEBEC

BEAUHARNOIS. — M. E. Théoret, secrétaire-trésorier.

CHICOUTIMI (Saguenay). — MM. J. E. A. Dubuc, président et J. E. Boily, secrétaire.

DRUMMONDVILLE. — MM. Napoléon Garceau, président et F. Lawlor.

FRASERVILLE. — MM. Octave Laurin, président et S. C. Riou.

HULL. — MM. F. A. Labelle ; Basile Carrière et Jos. B. Gravelle.

JOLIETTE. — MM. W. Pouliot, président et Js. Ducharme, secrétaire.

LACHINE. — MM. Ad. Martin, président ; Dr O. Fortin et Aquila Jasmin, secrétaire.

LAC MEGANTIC. — MM. Eusèbe Huard, président ; A. B. Gendreau directeur et Joseph Roy, secrétaire.

MARIEVILLE. — M. Alfred Fournier, président.

MONTREAL (District de). — MM. Isaie Préfontaine, ex-président de la Chambre et président de la Fédération ; O. S. Perrault, président ; Fred. C. Larivière, 1er vice-président ; Hon. Alph. Desjardins, C. P., C. H. Catelli, ex-présidents et A. H. Hardy, membre du conseil de cette Chambre.

NICOLET. — MM. Félix Albert Gauthier, président et Lt-Col. J. B. A. Rousseau, vice-président.

QUEBEC. — MM. G. A. Vandry, président ; P. J. Paradis, vice-président et Ths. S. Hethrington, ex-président de cette chambre.

SHERBROOKE (B. of Trade). — M. J. P. Royer, président.

SOREL. — M. J. B. T. Lafrenière, secrétaire.

ST-BASILE DE PORTNEUF. — MM. R. E. Pepin et Nap. Mercure.

ST-HYACINTHE. — MM. Joseph Huette, président et D. T. Bouchard.

TROIS-RIVIÈRES. — MM. J. Alfred Peltier, président et J. B. Meilleur Barthe, secrétaire.

VILLE-MARIE. — MM. J. P. Landry, président et C. A. Dubé, secrétaire.

IIme REUNION ANNUELLE DE LA FEDERATION DES CHAMBRES DE COMMERCE DE LA PROVINCE DE QUEBEC, LES 25 ET 26 MAI 1910.

Sous la présidence de M. Isaie Préfontaine, président.

Sont présents : — MM. Philippe Paradis, 1er vice-président; J. E. A Dubuc, de Chicoutimi, délégué de la chambre de commerce du Saguenay ; Nap. Garceau, délégué de la chambre de commerce du comté de Drummond ; Jos. Huette, délégué de la chambre de commerce de St-Hyacinthe , C. A. Dubé, délégué de la chambre de commerce de Ville-Marie, directeurs de la Fédération ; le Major Ths S. Hethrington, ex-président et délégué de la chambre de commerce de Québec ; J. Alfred Peltier, président et délégué de la chambre de commerce de Trois-Rivières ; Joseph Contant et Damase Masson, tous deux ex-présidents de la chambre de commerce du district de Montréal, en qualité de délégués de la chambre de commerce du Lac Mégantic ; S. C. Riou, délégué de la chambre de commerce de Fraserville ; Aquila Jasmin, secrétaire et délégué de la chambre de commerce de la cité de Lachine, D. T. Bouchard, délégué de la chambre de commerce de St-Hyacinthe ; O. S. Perrault, président de la chambre de commerce du district de Montréal ; Fred. C. Larivière, 1er vice-président : l'hon. Alph. Desjardins, ancien ministre fédéral et l'un des conseillers privés de Sa Majesté pour le Canada ; C. H. Catelli, commandeur de la couronne d'Italie, ces deux derniers ex-présidents ; A. H. Hardy, conseiller de la chambre de commerce du district de Montréal, ces cinq derniers ainsi que M. Isaie Préfontaine, président de la corporation de l'école des Hautes Etudes Commerciales de Montréal, étant chargés du mandat de délégués de cette dernière et F. Bourbonnière, secrétaire-trésorier de la Fédération.

Ont aussi assisté aux séances de la Fédération : — MM. Armand Chaput, 2ème vice-président de la chambre de commerce du district de Montréal ; Georges Gonthier, trésorier, A. N. Brodeur, Guillaume Boivin, W. U. Boivin, Joseph Fortier, A. P. Frigon, Alph. A Granger, J. O. Gareau, Ludger Gravel, J. B. A. Lanctôt, Octave Lemay, C. E. Martin, Alex. Prud'homme, L. J. A. Surveyer, Alph. Renaud, L. J. Tarte, membres du conseil de la chambre de commerce du district de Montréal ; J. T. Armand, A. J. de Bray, directeur de l'école des Hautes Etudes Commerciales de Montréal, J. A. Beaudry, Jas. Brodie, Léandre Bélanger, ex-président de la

chambre des notaires de la province de Québec, J. C. G. Contant, A. N. T. Chamberland, M. B. de la Bruère, Alex. Desmarteau, Achille Dumont, Adélard Fortier, Anatole Gaudet, A. Ghysens, Rémi Gohier, J. W. Harris, W. A. Huguenin, Armand Lalonde, J. O. Labrecque, Hon. P. E. Leblanc, C. R., ex-président de l'assemblée législative de Québec, Antoine Marchand, D. Mercure, Louis Perron, A. F. Revol, Clément Robitaille, C. L. de Roode, Valéry Ruffier, Gaston Vennat, autres membres de la Chambre.

M. Ovila S. Perrault, président de la chambre de commerce du district de Montréal, souhaite la bienvenue aux délégués des Chambres-Sœurs, leur adressant la parole comme suit :

Messieurs les membres de la Fédération des chambres de commerce de cette Province :

Comme Président de la Chambre de commerce de Montréal, je suis très heureux de vous souhaiter la plus cordiale bienvenue au milieu de nous.

Veuillez croire à la haute appréciation que ce Conseil et tous les membres de cette Chambre attachent à l'honneur de vous recevoir dans notre ville pour cette deuxième réunion annuelle de la Fédération des Chambres de commerce de la Province.

Il vous tarde sans doute de mettre à l'étude les questions importantes proposées à notre considération par les différentes Chambres-Sœurs.

Avant que le Président de la Fédération ouvre les séances de ce congrès, il m'incombe l'agréable devoir de vous inviter à bien vouloir prendre part à notre diner-causerie qui aura lieu ce soir au Bout-de-l'Ile.

J'espère que cette réunion intime, après une journée de travaux sérieux, nous procurera le plaisir de nous retrouver aussi nombreux que ce matin.

Je compte que vous nous ferez l'honneur de vous considérer absolument des nôtres en cette circonstance.

Pour répondre à notre désir commun de procéder à la discussion des matières dont l'examen doit faire l'objet de notre réunion, je prierais Messieurs les Directeurs de la Fédération de communiquer leur programme aux délégués des Chambres-Sœurs et aux nombreux amis du progrès, accourus de toutes les parties de la Province pour assister aux délibérations de cet intéressant congrès.

Je prierai maintenant le Président de la Fédération de bien vouloir prendre le fauteuil.

M. Isaie Préfontaine ouvre ensuite les séances de cette deuxième réunion annuelle de la Fédération des Chambres de commerce de la province de Québec de la manière suivante :

Messieurs,

En prenant le siège présidentiel de la Fédération des Chambres de commerce de la province de Québec, il est de mon devoir de vous donner des explications sur le retard apporté à la convocation de l'assemblée, laquelle devait avoir lieu le 18 mai courant.

Messieurs, un grard évènement qui a plongé dans la tristesse profonde tous les sujets de l'Empire Britannique nous était alors inconnu, et j'ai cru de mon devoir, en face de ce deuil universel, de prendre sur moi de remettre à aujourd'hui cette assemblée.

Je voudrais, au nom des Chambres de commerce de la province de Québec, réunies ici en ce moment. et tout particulièrement au nom des Canadiens-français, rendre l'hommage qui est dû à la mémoire du grand monarque qui vient de disparaître, mais quand je lis les discours de nos hommes publics et que je vois les flots d'encre dépensés par nos écrivains, en présence de ces efforts, je me sens impuissant de faire convenablement l'éloge de ce roi qui, par sa sagesse et sa modération sans faiblesse, a mérité le titre de grand pacificateur.

Dans ce deuil universel, je puis affirmer que nul sujet britannique n'a compris et partagé plus sincèrement que nous la grande douleur de Sa Majesté, le Roi Georges V, digne successeur de celui dont nous déplorons la perte. A la Reine qui a ravi notre admiration de même qu'à la Reine Douairière, noble et digne compagne d'Edouard VII, je puis affirmer que leur affliction ne trouve nulle part un écho plus sincère que chez nous.

Messieurs,

En faisant l'ouverture de la deuxième assemblée de la Fédération des Chambres de commerce de la province de Québec, c'est avec plaisir que j'offre mes remerciements à Monsieur le Président de la Chambre de commerce du District de Montréal pour les bonnes paroles qu'il a bien voulu nous adresser et la cordiale bienvenue qu'il veut bien nous offrir. L'attitude du corps important qu'il représente à l'égard de la Fédération, sa sollicitude durant le cours de l'année qui vient de s'écouler, nous laissent entrevoir la grande bienveillance dont nous lui sommes redevables aujourd'hui. Comme Président, au nom de tous les délégués et de chacune des Chambres de commerce qu'ils représentent, laissez-moi, Monsieur le Président,

vous témoigner, en retour, ainsi qu'à la corporation que vous représentez si dignement, notre sincère gratitude.

Permettez-moi, Messieurs les délégués, de vous remercier d'être présents en aussi grand nombre à cette assemblée ; je remercie plus particulièrement ceux qui, au prix de grands sacrifices personnels, sont venus nous apporter, à l'étude des questions commerciales qui nous serons soumises, le concours de leur savoir et de leur expérience. Ce dévouement de votre part est une garantie de l'intérêt que vous prendrez à la discussion et de la solution pratique que vous donnerez à ces questions, laissant de côté toute considération personnelle, privée ou locale.

Lors de la première assemblée, nous connaissions tous les avantages d'une fédération du genre de la nôtre, mais personne n'espérait en voir aussi vite les résultats. Nous avions exprimé le vœu qu'une législation règlementant les responsabilités des patrons dans les accidents du travail soit faite. Comme vous le savez, une loi à cet effet a été sanctionnée à la dernière session de la Législature provinciale.

Nous avons également représenté aux autorités que l'expéditeur n'était pas suffisamment protégé par les compagnies océaniques, et les compagnies de chemins de fer. Aussi la Commission des chemins de fer a-t-elle reconnu le bien fondé de nos plaintes et modifié la forme de lettres de voiture dans le sens que nous désirions ; de plus le parlement fédéral, au cours de la dernière session, vient de passer un statut conforme à nos vues sur la responsabilité des voituriers par eau.

Nous avons suggéré aussi la création d'une commission consultative de commerce, équivalente dans ses attributions, à celle des chemins de fer, choisie parmi les membres les plus qualifiés des Chambres de commerce du pays, laquelle serait appelée à aider les autorités fédérales de leur avis etc., sur les questions de législation commerciale et industrielle, traités de commerce, tarifs, etc. Je ne crois pas vous tromper en vous disant que cette question est mise à l'étude par les autorités fédérales et qu'avant longtemps nous aurons la commission demandée, sous un autre nom, peut-être, mais avec les attributions désirées.

La Chambre de commerce du District de Montréal a sollicité des changements pendant quinze et vingt ans avant de les obtenir et les résultats de ces suggestions ont démontré combien cette Chambre avait raison de faire ses demandes, telle, par exemple, la réforme de

la constitution de la Commission du Havre dont nous avons constaté la réalisation en 1906, laquelle avait été demandée par cette chambre depuis 1888.

Ne devons-nous pas trouver notre Fédération bien fortunée d'avoir obtenu aussi promptement d'aussi grands et nombreux résultats ? Déjà, nous pouvons affirmer qu'elle aura à son actif autre chose que des ruines, qu'elle est fondée pour bâtir et faire germer des idées de progrès.

Vous avez tous appris avec plaisir que nous avions obtenu une charte du parlement fédéral nous constituant en corporation. M. L. A. Rivet, député d'Hochelaga et l'Honorable Sénateur Cloran, ont droit à notre gratitude pour le dévouement qu'ils ont mis à défendre le bill devant les Chambres de notre parlement fédéral. Je suis heureux de remercier notre secrétaire-trésorier pour les services qu'il nous a rendus en cette occasion.

Vos officiers et directeurs ont compris l'esprit de progrès dont vous êtes animés et ont essayé de vous représenter dignement. Ils ont fait connaître l'œuvre que nous poursuivons et je crois que nous avons droit d'être fiers des succès obtenus et des nouvelles adhésions des Chambres-Sœurs qui sont venues se joindre à nous pour l'étude des grandes questions commerciales.

Je ne vous parlerai pas de l'état financier ; Monsieur le Secrétaire-Trésorier, d'après la constitution, doit vous faire son rapport et j'espère qu'il vous donnera satisfaction.

Tout en ne perdant pas de vue les questions pour lesquelles nous n'avons pas encore obtenu les résultats désirés, vous aurez à en étudier de nouvelles fort importantes pour le commerce. Je ne saurais trop vous prier de nous prêter votre concours dans nos délibérations, pour obtenir les meilleures solutions possibles à chacune de ces questions.

A l'ordre du jour, qui est déjà chargé, me serait-il permis de vous suggérer l'étude de l'établissement d'un conseil d'arbitrage qui aurait pour mission de régler les questions commerciales en litige entre les industriels et les commerçants qui ne plaident pas pour le plaisir de plaider, mais qui réclament ce qu'ils croient être leur dû et certainement personne plus qu'un industriel ou un commerçant n'est qualifié pour juger sûrement ces questions. La procédure serait peu coûteuse et un dédit pourrait en garantir le respect, de même qu'une législation, permettant par requête devant un juge de rendre exécutoire la sentence des arbitres, en assurerait l'efficacité.

En traitant une des questions à l'ordre du jour, j'aurai l'occas de revenir sur e sujet que je soumets à votre sérieuse attention. n'abuserai pas plus longtemps de votre patience et je vous lai à la tâche patriotique que vous vous êtes imposée en vous réuniss ici pour étudier les grandes questions d'intérêt commercial portée l'ordre du jour, dont la solution contribuera si largement au prog national.

Le procès-verbal de la 1ère réunion générale annuelle tenue 15 et 11 avril 1909 est lu et adopté.

COURRIER

Une lettre du Sherbrooke Board of Trade et de la Chambre commerce de Joliette, informant la Fédération que ces Chambre Sœurs avaient respectivement choisi leur Président pour les repr senter comme leurs délégués, savoir : celle de Sherbrooke dans personne de M. J. P. Royer, liquidateur, et celle de Joliette da celle de M. W. Pouliot, épicier en gros (de la maison Chevalie Pouliot et Cie) et deux lettres personnelles reçues plus tard chacun de ces messieurs regrettant de ne pouvoir assister à cette ré nion, ajournée aux 25 et 26 mai 1910.

Une lettre de la Chambre de commerce de Saint-Basile-d Portneuf, signalant comme ses délégués : MM. N. D. Bélange son Président, Emile Pepin et Napoléon Mercure, secrétaire de cet Chambre.

Une autre lettre de la Chambre de commerce de Fraserville désignant comme délégués : MM. Octave Laurin, président de cett Chambre et M. S. C. Riou, conseiller.

Une lettre de la Chambre de commerce de la cité de Lachin nommant délégué son secrétaire M. Aquila Jasmin.

AFFILIATION DE CERTAINES CHAMBRES-SŒURS

Le Président M. Isaie Préfontaine. — Ne serait-il pa opportun de procéder de suite à l'affiliation de ces Chambres Sœurs qui sollicitent leur admission de manière à procurer aux

délégués de ces Chambres l'avantage de prendre part à tous les travaux ultérieurs de cette réunion annuelle ?

Sur proposition de M. Ph. Paradis, premier vice-président de la Fédération, secondée par M. D. T. Bouchard, délégué de la Chambre de commerce de Saint-Hyacinthe, il est unanimement résolu d'admettre de suite comme membres de notre Fédération les Chambres de Joliette, de Saint-Basile de Portneuf, de Lachine, de Fraserville et le Board of Trade de Sherbrooke, et de leur reconnaître la faculté de prendre part à tous les travaux ultérieurs de cette réunion annuelle.

RAPPORT DU SECRÉTAIRE-TRÉSORIER

Lecture est donnée du rapport du Secrétaire-Trésorier qui établit que la Fédération n'a aucune dette passive.

M. Isaie Préfontaine. — Ce n'est pas sans raison que j'ai fait allusion à la bienveillance de la Chambre de commerce du District de Montréal. Outre le montant des avances pécuniaires qui est mentionné dans ce rapport financier, que de services ne nous a-t-elle pas rendus dans le cours de l'année ! Rien n'a manqué, et réellement pour une fondation nouvelle, je me demande si déjà nous n'avions pas quelques années d'existence et je dois vous déclarer que je considère comme de très bon augure cette première année. J'espère que l'an prochain, non seulement nous aurons l'appui de cette institution mais que toutes les Chambres-Sœurs de cette Province rivaliseront de zèle et que nous obtiendrons des résultats encore plus considérables que ceux de cette année.

VOTE DE REMERCIEMENTS AU PRÉSIDENT DE LA FÉDÉRATION AINSI QU'A LA CHAMBRE DE COMMERCE DU DISTRICT DE MONTREAL

M. Philippe Paradis. — Après l'acte de générosité qui vient de nous être communiqué de la part de M. Préfontaine, je crois exprimer les sentiments de cette assemblée en disant que le devoir nous incombe d'offrir nos remerciements à celui qui l'a accompli. En conséquence, je propose, appuyé par M. Dubuc, que la Fédération des

Chambres de commerce de la province de Québec, réunie en assemblée annuelle, exprime sa vive gratitude à M. Isaie Préfontaine, son Président, pour avoir si généreusement couvert les dépenses encourues par la Fédération pour son incorporation et autres fins, durant la première année de son existence, et que la Fédération étende sa gratitude à la Chambre de commerce du District de Montréal, pour le concours précieux qu'elle a donné à sa fondation pendant cette dernière année, et je demande que cette motion soit inscrite au procès-verbal.

Je crois la circonstance propice pour souligner une idée qui m'a frappé dans le discours d'ouverture de M. Préfontaine.

Parlant de la généreuse hospitalité accordée à la Fédération par la Chambre de commerce du District de Montréal, ainsi que de la sollicitude à nous témoignée durant le cours de l'année par les membres de cette dernière corporation, aussi bien que par ses employés, notre Président s'est demandé s'il ne se faisait pas illusion, et si notre société n'avait bien qu'une seule année d'existence, tellement les résultats lui paraissaient satisfaisants.

Je désire ajouter, pour ma part, que les succès de la Fédération ne me semblent pas illusoires, au contraire, ils sont bien réels et ne me surprennent même pas, car je sais depuis longtemps de quel zèle et de quel dévouement sont capables M. Isaïe Préfontaine ainsi que les membres et les employés de la Chambre de commerce du District de Montréal, lorsqu'il s'agit d'aider aux projets qu'ils croient de nature à promouvoir les intérêts du commerce canadien.

Tous. — Adopté.

NÉCESSITÉ D'UNE LOI DE FAILLITE

Le Président de la Fédération. — La première question inscrite est relative à la nécessité d'une loi de faillite. J'inviterai M. Ovila S. Perrault, Président et délégué de la Chambre de commerce du District de Montréal à présenter cette question.

M. Ovila S. Perrault, Président et délégué de la Chambre de commerce du District de Montréal. — La législation sur les faillites est de la plus haute importance, non seulement pour les parties immédiatement intéressées, mais aussi pour la société en général.

Cette question a été étudiée et discutée par les économistes et les hommes d'Etat de France, des Etats-Unis, d'Angleterre et des autres pays commerciaux, y compris le Canada, mais, je dois l'avouer avec regret, la solution parfaite de ce problème n'a pas encore été trouvée.

Dans un article sur ce sujet, publié en 1881, dans le " Nineteenth Century " Lord Sherbrooke, une autorité en matières économiques et commerciales, s'exprimait ainsi :

" A great deal of time, of trouble, of expense and of misery, would have been saved to mankind, if legislators could have been induced to consider more narrowly, not only what they are legislating about, but for whom they are legislating, and what good society is likely to derive from their work ".

Le " Times " de Londres commentant cet article, disait :

" The fact is that in bankruptcy legislation, we have never properly considered for whom we are legislating.

" The main object which our legislators seem to have had in view has been the comfort and convenience of those unable or unwilling to pay their just debts, rather than the protection of those whom one would think were more deserving consideration, *innocent and gullible crediters.*

" Had it been otherwise, and had we thought more of the interest of the honest trader, rather than of the dishonest, or at any rate careless debtor, our commercial morality would probably be far higher than it is ".

Nos législateurs canadiens, à l'instar de ceux des autres pays, ont voulu édicter sur cette question des lois protectrices du commerce et tour à tour les parlements du Canada et les assemblées législatives de provinces ont inscrit dans leurs statuts des dispositions concernant ce sujet. La Province de Québec par son statut de 1875 reproduit dans les articles 853 à 895 du Code de Procédure Civile, la province d'Ontario en 1882, le Manitoba en 1886, la Colombie Anglaise en 1888 et le Nouveau Brunswick en 1896 passaient des lois relatives à ces questions.

Sans entrer dans l'analyse de ces lois, qui sont plutôt du domaine de l'avocat que de l'homme d'affaires, nous pouvons dire sans injustice et plus particulièrement en ce qui concerne la législation fédérale, qu'elle ne saurait échapper à la critique et aux reproches de Lord Sherbrooke et du " London Times ".

Les actes fédéraux de 1864, 1869, 1875 et leurs amendements

sur les faillites, tout en contenant des dispositions très utiles, d
nèrent lieu dans leur application à des abus qui en forcèren
rappel.

Pour n'en signaler en passant qu'un seul, je me permettrai
vous citer un extrait du " Hansard " du Canada de 1885.

" M. MacMillan, alors député de Middlesex, demanda au G
vernement un état à être fourni par les syndics officiels nommés
vertu de l'acte des faillites de 1869 et de ses amendements,
biens cédés à ces syndics, de leur valeur lors de leur cession,
sommes réalisées par leur vente les listes des créanciers et les m
tants qu'on leur avait payés, des montants retenus par les sync
pour leurs frais d'administration, de ceux détenus par eux et qu
avaient refusé ou négligé de payer aux créanciers y ayant droit,
copies de certificats de décharge donnés par la Cour à chaque sync
tel que prescrit par ces divers statuts ".

A une demande si importante et dans laquelle apparaît un é
de choses assez regrettable, le Gouvernement, par l'entremise de
Hector Langevin donnait la réponse significative suivante :

" Je serais très heureux de consentir à la production de
rapport, mais je ne crois pas réellement que nous puissions four
les renseignements voulus. Ces rapports n'ont pas été faits et
grand nombre des syndics officiels dans le pays sont morts ".

Quelque parfaite qu'aurait pu être la législation fédérale
1875, il est bien évident qu'une application aussi relâchée de cette l
ne pouvait qu'amener des résultats désastreux.

Mais si certaines dispositions de ces lois, si leur application i
parfaite en forcèrent le rappel, le principe d'une législation fédér
et uniforme pour tout le pays n'a jamais cessé d'être approuvé
demandé par les Chambres de commerce du pays, par notre pro
Chambre et par nos Chambres Fédérées dans une résolution pass
à sa séance de l'année dernière et transmise au Gouvernement.
rapport du Board of Trade de Montréal de 1885 relate une entrev
du Board of Trade de Toronto avec l'Honorable Sir John A.
Donald, au sujet d'une législation fédérale, nous y trouvons les
gnes suivantes, et la leçon qu'elles contiennent ;

" That the Premier referred to the objections which had th
proved sufficiently powerful to prevent the passage of the bill.

" The council, however, desired to point out that these obj
tions apply only to the provisions for composition and discharg
which were undoubtedly greatly abused under the old laws ".

utiles, don-
forcèrent le

ermettrai de
5.
nda au Gou-
nommés en
lements, des
cession, des
et les mon-
les syndics
ux et qu'ils
nt droit, des
aque syndic,

rait un état
remise de Sir
te :
ction de ce
ions fournir
faits et un
ts ".
fédérale en
de cette loi,

lication im-
ion fédérale
approuvé et
otre propre
ution passée
nement. Le
ne entrevue
ohn A. Mc
vons les li-

h had thus
e bill.
hese objec-
discharge,
ws ".

La composition et la libération du failli sont en effet d'une importance capitale dans toute loi de faillite, et c'est à cette question que nos législateurs devront donner une attention toute spéciale, de façon à ne pas encourager les commerçants malhonnêtes et à ne pas décourager et ruiner pour toujours ceux que des malheurs ou des crises financières incontrolables ont conduits à la faillite.

Pour ne citer que deux exemples de législation, je mentionnerai, à ce sujet, la loi écossaise de 1896 qui exige, pour la libération du débiteur le consentement de la majorité en nombre et des neuf dixièmes en valeur des créanciers, et la loi française accordant la libération des créances ordinaires sur le consentement de la majorité en nombre et des trois quarts en valeur des créanciers.

Les sections 49, 50, 51 et 52 de la loi de faillite fédérale de 1875 ont une analogie assez marquée avec la loi française.

Elles exigent, entr'autres conditions, la majorité en nombre des trois quarts en valeur des créanciers de sommes de cent dollars et au-dessus.

Malgré les objections mentionnées par Sir John A. Mc Donald, les Chambres de commerce continuent à insister auprès du Gouvernement Fédéral. Plusieurs tentatives furent faites de passer une loi de faillite fédérale, l'une en 1885 par le regretté feu Juge Curran ; d'autres ensuite en 1892 et en 1893 par un comité de la Chambre des Communes ; en 1894, par l'Honorable Sir Mackenzie Bowell, ministre du Commerce, dans un projet annoncé dans le discours du trône, présenté, discuté et adopté au Sénat mais abandonné pratiquement par la Chambre des Communes.

Après les élections générales de 1896, M. Jos. Martin, député de Winnipeg, introduisit de nouveau un bill à ce sujet à la Chambre des Communes sans plus de succès que sous les régimes précédents, en 1898, M. le juge Fortin présente lui aussi un projet, et depuis lors, cette question est restée à l'étude, pour me servir d'un terme parlementaire trop souvent en usage.

Cette Fédération croit que le pays est aujourd'hui en droit de demander un résultat pratique de délibérations qui durent depuis un quart de siècle.

Le commerce du Canada a grandi dans des proportions prodigieuses ; nos relations commerciales se sont multipliées, non seulement entre nos diverses provinces, mais grâce à des traités nouveaux avec les diverses nations du globe, nous occupons aujourd'hui dans les affaires une position mondiale.

L'augmentation de notre commerce par chaque habitant, n
place au cinquième rang parmi les principaux pays de l'univers, a
la Belgique, le Royaume-Uni, la République Argentine et le D
mark.

Un tel accroissement et une telle multiplication de nos relat
commerciales exigent en retour la simplification et l'unification
nos lois commerciales et plus particulièrement de nos lois de faill

Nous désirons une loi de faillite canadienne, générale et unifo
pour toutes les provinces, afin de donner au commerce étranger
sécurité et une confiance absolument nécessaires à la continuat
du progrès accompli.

Profitant de l'expérience du passé, cette loi devrait éviter
abus que je vous ai signalés très succintement ; elle devrait égal
ment donner au commerce des garanties absolues de la part
officiers chargés de son exécution.

Les procédures devraient être aussi peu compliquées et aussi
péditives que possible.

Cette loi devrait rendre les liquidations faciles, rapides et p
coûteuses et protéger et le débiteur et les créanciers contre les fr
parfois exorbitants et ruineux pour tous.

L'amendement que doit proposer la Chambre de Québec à no
loi de cession de biens provinciale actuelle demandant l'obligati
pour les réclamants porteurs de garanties collatérales de rend
compte à la masse des créanciers de la faillite, de la valeur et du p
duit de ces garanties, est une suggestion très utile.

Ces créanciers devraient également être obligés de réaliser da
un délai raisonnable leurs créances collatérales afin d'établir sans
tard le bilan véritable du failli et de ne pas retarder inutileme
trop souvent à leur avantage, la liquidation finale.

La nature et l'étendue de certaines créances privilégiées d
vraient aussi être déterminées et restreintes dans des proportio
plus justes pour les créanciers ordinaires.

Il me serait impossible de signaler ici tous les abus à corriger
les clauses nouvelles à ajouter à notre loi de 1875.

Cette loi contenait une foule de dispositions des plus utiles et
rédaction nouvelle avec les amendements nécessités par le progrès
l'extension de notre commerce serait, il me semble, une chose faci
pour nos législateurs.

J'ai la conviction certaine que, soucieux des intérêts généraux du pays, ils se rendront bientôt à la demande unanime des hommes d'affaires et des Chambres de commerce, et afin de donner de nouveau notre concours à cette œuvre si désirable, j'ai l'honneur de proposer à votre considération la résolution suivante :

" Les délégués des Chambres de commerce fédérées de la province de Québec dans leur deuxième réunion annuelle tenue à Montréal, ce 25 mai 1910, renouvellent instamment leur demande au gouvernement du Canada de bien vouloir donner au pays, sous le plus court délai possible, une loi de faillite fédérale s'appliquant uniformément à toutes les provinces canadiennes ".

LE PRÉSIDENT. — Y a-t-il quelqu'autre membre qui désirerait ajouter aux remarques faites par le Président de la Chambre de commerce du district de Montréal, M. Perrault ? La proposition trouve-t-elle un secondeur ?

La proposition, secondée par MM. Riou et Huette, est déclarée acceptée à l'unanimité.

Il est évident qu'une loi de faillite est très nécessaire ; il est bien surprenant depuis si longtemps qu'on veut passer une telle loi que nous ne soyons pas arrivés à un meilleur résultat. Avec un sentiment aussi prononcé que celui d'aujourd'hui, je crois que les gouvernements devront se rendre à la demande des commerçants en passant une loi de faillite qui protègerait leurs intérêts.

M. S. C. RIOU. — Y aurait-il moyen de savoir quelles sont les raisons du gouvernement pour refuser une législation de ce genre; il nous serait utile de le savoir, afin d'éviter de nouvelles objections et de les réfuter, si possible ?

LE PRESIDENT. — Je dois dire qu'il s'en présente toujours un grand nombre, mais comme beaucoup d'améliorations ou projets qui sont soumis aux parlements n'ont pas de défenseurs assez ardents, on laisse de côté des choses plus pressantes mais pour lesquelles il y a moins d'efforts de faits pour en assurer la réussite. Je crois qu'une résolution telle que celle-ci devrait démontrer à nos gouvernants que c'est une des questions urgentes, et la Fédération devrait nommer des représentants qui prendraient la question sous leur charge et, en agissant avec zèle, je crois que ceux qui voudraient s'en charger rendraient un énorme service au commerce.

M. S. C. RIOU. — Ne serait-il pas opportun de réunir les délégués des grandes Chambres de commerce du pays en général et

former un comité pour préparer cette loi-là et ensuite surveil
passation de la dite loi ?

Le Président. — Certainement, M. le délégué de Frase
que la chose est possible.

M. S. C. Riou. — Si réellement cela intéresse le comme
un très haut degré, je crois que le commerce devra faire les dép
de cette législation.

M. C. H. Catelli. — En réponse, je dois dire qu'en 19
Toronto, les Chambres de commerce de tout le pays ont passé
résolution demandant au gouvernement une loi de faillite. En
on a répété la même chose. Tant qu'un ministre ne se chargera
de la faire passer, elle ne pourra obtenir les suffrages des
Chambres fédérales, un député n'ayant pas en cette matière une
torité suffisante.

M. Nap. Garceau. — Je crois qu'un grand point qui la
demeurer en arrière, c'est qu'on n'a pas de projet, et comme M
sieur le disait, la Chambre de commerce devrait engager des
compétents pour préparer le dit projet. Je crois que M. le juge
tin avait préparé un projet de loi. Si nous voulions pousser ce m
vement, ce serait absolument d'en faire préparer un. Quand le g
vernement aura un document tout rédigé, je crois qu'il pourra a

Le Président. — J'ai compris, M. le délégué de Drummo
ville, que l'Hon. Juge Fortin avait préparé un projet de loi qui
contrait l'approbation générale du commerce, mais comme le pr
était d'une telle importance que nos législateurs voulaient en fa
une étude spéciale, la session s'est terminée avant qu'il ait pu pas
par toute la filière de la procédure parlementaire. Je crois que c'
une des raisons, mais je me rallie volontiers au désir unanime de
les représentants de préparer un projet, et peut-être que pour pro
der d'une manière pratique, vous pourrez nommer un comité. Vo
avez parmi vos membres des hommes de haute valeur qui sont
état de préparer un projet de loi qui devrait être accepté comme
présentant les intérêts généraux.

Messieurs, je vous soumets la question, si vous croyez devo
émettre une proposition pour donner suite à ces suggestions, vo
pourrez choisir parmi vous quelques membres spécialement vers
dans ces matières.

M. J. E. A. Dubuc. — Dans cet ordre d'idée, l'association de
manufacturiers canadiens s'occupe elle-même depuis deux ans d

cette question d'une manière très active. Ne serait-il pas pratique de la part des Chambres de commerce, que votre comité demanderait à s'aboucher avec l'association des manufacturiers canadiens, attendu que la question intéresse toutes les provinces et de cette façon-ci, nous pourrions nous entendre et faire une loi qui serait favorable à tous. Cela donnerait peut-être plus de poids et plus d'appui devant le gouvernement du Canada que si notre demande est isolée, attendu que notre Fédération ne comprend que les Chambres de commerce de la province de Québec.

M. S. C. Riou. — Je comprends qu'il s'agirait de nommer un comité qui rencontrerait les autres corps du pays, pour discuter ensemble un projet de loi et surveiller sa passation à la prochaine session au lieu de l'envoyer dans une lettre et de s'en désintéresser.

M. Guillaume Boivin, l'un des conseillers de la Chambre de commerce du district de Montréal. — J'ai bien la confiance qu'un comité sera nommé et agira, mais il me semble que si chacun de nous prenait un engagement personnel de voir son député et lui dire: Vous, Monsieur, vous veillerez à cette loi quand elle viendra devant le gouvernement, et lui dire que depuis dix ans et plus, la question est à l'étude, et que pendant ce temps-là, le commerce et l'industrie en souffrent et, Monsieur mon député, veuillez être attentif quand la question viendra devant vous.

Sur la proposition de M. S. C. Riou, délégué de la Chambre de commerce de Fraserville, secondé par M. Fred. C. Larivière, délégué de la Chambre de commerce du district de Montréal. Il est résolu qu'un comité composé du Président, des deux Vice-Présidents et du Secrétaire Trésorier, soit nommé pour préparer un projet de loi de faillite pour le présenter à la prochaine session du parlement fédéral et s'entendre avec les autres corps commerciaux du pays pour que des délégués soient envoyés à Ottawa pour surveiller et presser l'adoption de cette législation.

M. Joseph Hurtte, président et délégué de la Chambre de commerce de St-Hyacinthe — Avant de passer à la question suivante, il y aurait une suggestion à faire en ce qui concerne la nécessité d'une loi de faillite. Je ne sais pas si pour procéder plus rapidement, la Fédération des Chambres de commerce de la province de Québec ne devrait pas plutôt suggérer au gouvernement de nommer une commission que le gouvernement payerait lui-même. Je comprends que cette question est excessivement importante pour le pays, étant expressément d'ordre public ; je crois que nous devrions nous

adresser au gouvernement fédéral pour lui demander de nomme une commission payée par le gouvernement, qui serait chargée d faire une enquête avec le droit de se transporter là où elle jugera à propos et ensuite faire rapport. Je crois que ce serait le moyen plus pratique de hâter la décision de cette question, car je crois qu si ce sont tout simplement les différents corps qui se chargent d faire mûrir cette question, elle avancera aussi lentement qu'elle avancé jusqu'ici.

Si on pouvait induire le gouvernement à nommer une commi sion composée d'hommes d'affaires et de loi, qui ferait un rappo élaboré sur cette question, je crois que toutes les Chambres de com merce du pays et tous les corps intéressés, tous les individus mêm intéressés à ce que cette loi de liquidation, de faillite soit amendé seraient pour cela et lorsque nous aurions ce document sur lequ nous pourrions nous appuyer, lorsque nous aurions tous les déta des différentes lois de faillite qui existent dans le pays, lois qui d montreraient les inconvénients auxquels il s'agit de remédier. . . .

Le Président. — Je ferai remarquer au délégué de St-Hy cinthe que je ne saisis pas bien comment arrive cette suggestion. comprends qu'il y a eu un comité de nommé.

M. Joseph Hurtte. — Je suggère tout simplement cette id au comité, au lieu de demander l'amendement immédiat de la loi, nommer une commission.

Le Président. — C'est une suggestion que vous pourrez tra mettre au comité par écrit.

LES AMENDEMENTS DÉSIRABLES QUANT A NOTRE LOI DE CESSION DE BIENS

Le Président. — Nous allons passer à la question des *Am dements à la loi de cession de biens* et je prierais Monsieur le 1er v président de la Fédération de communiquer ses vues sur cette portante matière.

M. Philippe Paradis. — Il y a beaucoup d'analogie entre c question de la Chambre de commerce de Québec et celle que no exposée Monsieur le Président de la Chambre de commerce district de Montréal, seulement elle est moins générale et borne à suggérer quelques amende à la loi actuelle de ces de biens.

Je propose donc à la Fédération, si j'ai un secondeur, d'appuyer auprès du gouvernement le mémoire suivant préparé par la Chambre de commerce de Québec.

La Chambre de commerce de Québec a adressé le 18 avril dernier au procureur-général de la province de Québec, le mémoire suivant, et elle prie la Fédération des Chambres de commerce de la province de Québec de vouloir bien lui accorder son concours.

La Chambre de commerce de Québec expose respectueusement que la liquidation des biens d'un insolvable doit être faite de la manière la plus économique possible, et que le partage entre les créanciers doit être fait avec la plus stricte équité.

Dans l'intérêt de ces deux principes d'économie et d'équité, la Chambre de commerce de Québec, après avoir mûrement étudié certaines suggestions qui lui ont été faites par des hommes d'affaires importants en est arrivée aux conclusions suivantes qu'elle ose recommander comme amendements à la loi qui régit la cession de biens et la liquidation.

1° La Chambre de commerce de Québec considère que la vente des immeubles appartenant à la succession d'un insolvable devrait être faite par le curateur, ou dans tous les cas, le choix de l'officier chargé de faire cette vente ou adjudication ne devrait pas être laissé à la discrétion du juge mais à celle des inspecteurs de la faillite ou des créanciers autorisés, parce que dans l'état de choses actuel, cette vente est confiée au shérif dans la plupart des cas par le juge, et on sait que les frais résultant d'une vente d'immeubles par le shérif sont autrement plus élevés que ceux d'une mise à l'enchère par un curateur, et que les délais pour arriver à la distribution des deniers sont beaucoup plus longs. Mais pour la protection de l'acquéreur, le curateur pourrait être tenu de produire un certificat d'enregistrement continué jusqu'à date de la vente, et de voir dans l'intérêt des créanciers ou de la juste distribution des deniers comme dans l'intérêt de l'acquéreur lui-même, à la radiation des créances hypothécaires payées et acquittées, ce que shérifs et protonotaires ne se donnent pas la peine de faire. Les ventes par le curateur sont toujours plus profitables et avantageuses pour les créanciers, parce que les shérifs n'étant pas intéressés n'organisent jamais la vente des immeubles pour en retirer le plus possible, et il arrive alors trop souvent que les immeubles sont sacrifiés au grand détriment des créanciers.

On demande que les ventes par le curateur aient toujours les

mêmes effets que celles des shérifs, quant à la purge des hypothèques et autres charges

2° La Chambre de commerce considère que le créancier porteur de garanties collatérales devrait être tenu, dans le cas de la faillite d'un particulier, d'évaluer avant le dividende final les garanties qu'il possède, afin que le curateur puisse en tenir compte dans l'intérêt de tous les créanciers intéressés Dans les conditions actuelles, il arrive très souvent qu'un créancier porteur de garanties collatérales touche ses dividendes comme tous les autres créanciers, et réalise après règlement final de la faillite les garanties qu'il possède, touchant ainsi quelques fois plus de 100 pour cent, quand les autres créanciers chirographaires n'ont reçu que 25 ou 30 pour cent. On pourrait alors ajouter à la loi de cession actuelle les articles 76 à 83 de l'acte concernant la liquidation des biens d'une corporation (S. R. C. ch 144).

Les frais de liquidation devraient être uniformes dans les villes et districts ruraux.

Il arrive malheureusement trop souvent que les frais de liquidation dans les districts ruraux sont excessifs comparativement aux frais d'une liquidation de même nature dans les villes.

Le tout respectueusement soumis.

T. LEVASSEUR,

Secrétaire.

M. S. C. RIOU. — Quant à faire faire la vente par le curateur, c'est très bien, mais il faudra ajouter une disposition dans le code de procédure qui permettra que cette vente ait l'effet d'une vente par le shérif. Quant aux ventes par le shérif, elles sont annoncées dans la Gazette officielle et aussi, dans les trois semaines qui précèdent la vente dans un journal local et à la porte de l'église de la localité où se trouve l'immeuble. Je ne suis pas contre la vente par le curateur parce que généralement elle rapporte plus, mais je suis d'avis que l'on mette une disposition dans le code pour que cette vente ait l'effet d'une vente par le shérif.

Je crois qu'il y a plusieurs bonnes choses dans les suggestions faites par la Chambre de commerce de Québec, mais toutes ces choses devraient être un peu étudiées et comme c'est une question légale, je crois que la nomination d'un comité chargé de la préparer d'une manière légale et dans l'intérêt du commerce serait une bonne

chose, on pourrait le référer au comité qui préparerait la loi des faillites, et je propose que la question soit référée à un comité, avec prière de faire rapport.

M. Nap. Garceau. — Je seconde cette motion.

Le Président. — Cette motion est déclarée adoptée.

A la deuxième séance tenue le 25 mai 1910, le Président demande au comité qui avait été chargé de faire rapport, si son étude était complétée sur la question posée par la Chambre de commerce de Québec relative aux amendements à nos lois de cessions de biens.

M. Paradis (membre de ce comité) informe la Fédération qu'il suggère d'ajouter à la clause 1, une demande à l'effet que les ventes par les curateurs aient toujours les mêmes effets que celles faites par les shérifs, quant à la purge des hypothèques et charges, et de retirer la clause 2 quant aux formalités de la demande de cession de biens

Le Président. — Telle qu'amendée, la proposition qui a été faite cet avant-midi est-elle adoptée ou désirez-vous avoir la lecture du mémoire, tel qu'approuvé par le comité ?

M. C. H. Catelli. — Je crois que ce serait mieux d'en avoir la lecture.

M. Paradis donne lecture du mémoire tel qu'amendé suivant la teneur ci-dessus reproduite.

M. Catelli. — Je crois que ce mémoire, tel qu'amendé par le comité, doit être adopté.

Le Président — Messieurs, la proposition d'appuyer ce mémoire tel que lu en ce moment, est-elle adoptée ?

Tous. — Adoptée.

AMENDEMENTS A LA CONSTITUTION POUR AUGMENTER LE NOMBRE DES DIRECTEURS

M. Jos. Huette, président et délégué de la Chambre de commerce de St-Hyacinthe — Je serai très bref relativement à cette question qui a été, je crois, mal interprêtée. Je ne voulais pas demander un amendement à la constitution ; ce que nous voulons, c'est parer à un inconvénient qui existe. Il arrive qu'on nomme comme directeur des Fédérations des Chambres de commerce, un

homme qui, ordinairement, est le Président de notre Chambre, mais nos élections ont lieu dans l'intervalle, et ce qui se produit, c'est que le délégué n'est pas directeur et la Chambre n'a plus comme représentant, son Président. Nous désirerions que les Présidents des Chambres qui sont nommés directeurs, le soient ex-officio, de manière à ce que si le Président change dans l'intervalle, le nouveau Président soit directeur de la Fédération, c'est-à-dire donner le titre de directeur à la charge et non à l'individu. Nous ne demandons pas une augmentation du nombre de directeurs, nous voulons tout simplement parer à un inconvénient, parce que, dans nos Chambres, généralement, ceux qui connaissent le mieux le régime de la Chambre, ce sont nos officiers. Si un officier qui a laissé la Chambre depuis quelques mois par exemple, vient representer la Chambre de commerce de St-Hyacinthe, nous croyons qu'il ne peut pas la représenter aussi convenablement que le Président qui, lui, assiste à toutes nos séances et connait mieux nos besoins qu'un simple membre.

M. S. C. Riou : — Comment seraient alors nommés les directeurs de la Fédération des Chambres de commerce de cette Province ?

M. Jos. Huette : — Monsieur le Président au lieu de Monsieur un Tel.

M. Paradis : — Je crois qu'il est désirable que le Président d'une Chambre soit au moins délégué pour les raisons données, parce qu'il est plus au courant des affaires de la Chambre.

Le Président : — Je crois de mon devoir de donner un mot d'explication. La question, telle que posée, me parait très naturelle ; si on l'examine dans son application, il se présente des difficultés ; par exemple, procédons tel que nous le faisons à une élection. Or voici que cette dernière année, vous m'avez élu, à mon grand honneur, le Président de la Fédération des Chambres de commerce de la province de Québec. L'élection s'est faite au mois de février et ce serait Monsieur Perrault, mon successeur dans la fonction de Président de cette Chambre, qui serait appelé à rendre compte de mes actes à la Fédération ? Comment voulez-vous que Monsieur Perrault, qui est le nouveau Président de la Chambre de commerce du district de Montréal soit responsable de ce que j'aurais fais comme Président de la Fédération ? Serait-il équitable, si j'ai fait des actes qui méritent désapprobation de la Fédération, que vous teniez mon successeur, le nouveau Président de cette Chambre, responsable des actes de votre serviteur dans le Conseil exécutif de la Fédération ? De

même quand je serai sorti d'office. Vous aurez des présidents qui se dévoueront, qui feront des choses très avantageuses pour la Fédération, vous aurez choisi ces présidents à cause de leur valeur personnelle et vous voudriez par cette proposition, remplacer l'appréciation des délégués de toutes les Chambres par l'appréciation d'une seule Chambre ? Je crois de mon devoir de vous signaler cet inconvénient. Maintenant, je suis prêt à vous soumettre toute proposition que vous jugerez à propos.

M. Jos. Hurtte. — Je proposerai, secondé par M. D. T. Bouchard, que cette question soit référée à un comité composé de MM. les Officiers, ainsi que de MM. C. A. Dubé, J. E. A. Dubuc, Napoléon Garceau, ainsi que du proposeur et du secondeur

Tous. — Adopté.

Note — A la dernière séance de la réunion générale tenue le 26 mai 1910, le Président est informé que ce comité suggère de laisser la question à l'étude.

LES TAUX DES COMPAGNIES DE NAVIGATION A CHARTE FÉDÉRALE

M. C. A. Dubé, délégué de la Chambre de commerce de Ville-Marie. — La Chambre de commerce de Ville-Marie, désire suggérer à la Fédération des Chambres de commerce de prier le gouvernement fédéral de mettre les compagnies de navigation qui ont une charte fédérale sous le contrôle de la Commission des chemins de fer afin de pouvoir obtenir un tarif raisonnable.

Nous avons une compagnie de navigation sur le lac Témiscamingue, chez nous, qui nous charge des taux exorbitants, et l'année dernière, nous avons fait des démarches auprès de la commission des chemins de fer pour tâcher de les amener à des taux plus raisonnables. La seule réponse que nous avons eue de la commission des chemins de fer, c'est que cette compagnie de navigation n'était pas sous son contrôle.

C'est une simple demande que je suggère à la Fédération Chambres de commerce de faire des démarches auprès du gouvernement pour mettre ces compagnies de navigation sous le contrôle de la commission des chemins de fer afin d'avoir un tarif non seulement plus uniforme, mais aussi plus équitable. Avec cette compagnie que nous avons chez nous, nous faisons venir des effets de Montréal ; si

nous faisons payer le fret par nos expéditeurs, nous avons de quinze à vingt pour cent de moins à payer que quand nous payons le fret chez nous. Pour vous citer un cas : dernièrement un boucher a acheté deux chars d'animaux ; il a payé son fret ici à la compagnie du Pacifique et la compagnie a transporté ses animaux jusqu'au Témiscamingue et là d'après l'entente qu'il y a entre la compagnie du Pacifique et la compagnie de navigation du Témiscamingue, la compagnie des bateaux devait rendre les animaux jusqu'à Ville-Marie. Quand les animaux ont été rendus, la compagnie de navigation a réclamé un compte en surplus de vingt-cinq piastres, tandis que l'autre avait son reçu tout payé jusqu'à Ville-Marie. Le montant lui a paru exorbitant, il a refusé de payer. Après discussion, la compagnie a été obligée de céder.

Beaucoup de personnes dont les réclamations ne comportent que des montants modiques, les abandonnent, mais cela n'empêche pas que la compagnie nous exploite toujours de quinze à vingt pour cent de plus qu'on ne devrait payer, et c'est pour cette simple raison que j'avais demandé à ce que cette question soit inscrite sur l'ordre du jour.

M. Fred. C. Larivière : — Est-ce que ces compagnies reçoivent des subsides du Gouvernement ?

M. C. A. Dubé : — Non, mais elles sont incorporées par charte fédérale.

M. C. H. Catelli : — Je ne crois pas que la Commission des chemins de fer puisse intervenir dans cette affaire. Les compagnies de navigation sont des compagnies privées. Supposons que trois ou quatre personnes se mettent en société pour faire affaires ici à Montréal et qu'on dise : ces messieurs vendent leurs marchandises trop cher, irait-on à Ottawa ? Tant que le Gouvernement ne donne pas de subside, il n'est guère opportun ni équitable pour lui d'intervenir dans les affaires privées d'une compagnie pour lui dicter le chiffre des taux et les conditions de son administration financière.

M. C. A. Dubé : — Comme elle se sert des voies publiques, des voies fluviales et qu'elle donne un service public, la chose pourrait peut-être tomber sous la rubrique des " choses d'utilité publique " de Québec. Je comprends que la Commission créée à ce sujet s'occupe des questions qui sont de l'intérêt public et je comprendrais qu'une compagnie de navigation qui fait le parcours du Saint-Maurice, du Saguenay, réellement a là le pouvoir d'accomplir un

service public et que peut-être la Législature de Québec pourrait les atteindre.

LE PRÉSIDENT. — Je comprends qu'il n'y a pas de proposition à faire, mais simplement comme renseignement, il est constaté que cette question pourrait être référée à la Commission d'utilités publiques.

M. C. A. DUBÉ. — Je demanderais à ce que la Fédération s'enquiert auprès d'aviseurs légaux si la chose peut tomber sous cet effet.

M. RIOU. — Je crois que cette suggestion de M. le délégué de Ville-Marie est tout-à fait opportune.

LE PRÉSIDENT. — Nous allons suspendre et ajourner pour le moment l'étude de cette question pour permettre de préparer une proposition en meilleure connaissance de cause.

NOTE. — Cette question a été reprise à la deuxième séance du 25 mai 1910.

LES ENTREPRISES DE TRANSPORT PAR EAU

M. C. A. DUBÉ, délégué de la Chambre de commerce de Ville-Marie, secondé par M. S. C. Riou, délégué de la Chambre de commerce de Fraserville, propose que la Fédération des Chambres de commerce de la province de Québec s'adresse au Gouvernement Fédéral pour demander que les compagnies de navigation à charte fédérale soient forcées de faire approuver leur tarif pour passagers et fret par le Gouvernement, afin d'établir un tarif équitable sur les lignes desservies par ces compagnies.

Il est de plus proposé que la Fédération des Chambres de commerce de la province de Québec s'adresse au Gouvernement de la province de Québec et lui demande d'amender la loi de la Commission des utilités publiques de manière que cette Commission ait juridiction sur les entreprises de transport par eau.

M. C. H. CATELLI. — La seule raison pour laquelle je m'objecte à cette motion, c'est que nous faisons là une chose que nous n'avons pas le droit de faire.

Je crois que cette question-là peut présenter une difficulté. M. C. A. Dubé demande que les taux des compagnies de navigation soient soumis à une Commission d'utilités publiques. Cette Commis-

sion d'utilités publiques est déjà créée, mais elle a été créée par la province de Québec. Or, un corps incorporé par une loi fédérale pourrait-il être régi par le gouvernement provincial ?

Pourrez-vous soumettre cette question à la commission des utilités publiques lorsqu'il s'agira des compagnies à charte fédérale ?

M. J. E. A. Dubuc (Chicoutimi). — La charte ne fait que constituer la personne morale ; du moment que cette personne morale, constituée par une charte fédérale, opère dans la Province, elle est sujette aux lois de la province.

M. Hethrington cite un extrait d'un journal anglais. Je crois que nous avons déjà l'outillage nécessaire pour redresser les abus des compagnies.

M. Paradis (Québec) — Pour les chemins de fer, les tramways ; mais quant aux compagnies de navigation, je sais que le point est en dispute, de savoir si une compagnie, ayant une charte fédérale, tombe sous la juridiction de la Commission des Utilités publiques ; on est à se le demander. Il n'y a pas de mal à passer la motion ; si le point est gagné, tant mieux.

Le Président : — Cette proposition, telle que faite, secondée par M. S. C. Riou, est-elle adoptée ?

Plusieurs Voix : Adoptée.

La proposition est déclarée adoptée sur division. MM. C. H. Catelli et Joseph Contant, dissidents.

AMÉLIORATION DE NOTRE GRANDE VOIE FLUVIALE

M. S. C. Riou (Fraserville). — Je suis tout particulièrement heureux de pouvoir assister, comme délégué de la Chambre de commerce de Fraserville, à la deuxième réunion de la Fédération des Chambres de commerce de la province de Québec.

Les nombreuses questions inscrites au programme sont d'une importance majeure pour la classe commerciale et mérite notre sérieuse considération, mais l'étude sérieuse et approfondie de ces différentes questions n'est et ne doit être que le commencement de notre travail. Ce n'est que le premier pas.

Nous devons aviser aux meilleurs moyens de mettre à éxécution les mesures qui seront arrêtées, les décisions qui seront prises dans l'intérêt de notre commerce.

Il faut aller encore plus loin ; nous devons surveiller cette exécution afin d'apporter, s'il y a lieu, les changements que la pratique nous suggèrera.

Quelques-unes de nos décisions devront être soumises aux législateurs pour être insérées dans la loi. Telles sont celles qui ont trait au développement et à la protection du commerce proprement dit.

D'autres devront être soumises aux gouvernements chargés de veiller à leur éxécution ; telles sont les mesures relatives à l'amélioration de nos voies de transport.

D'autres enfin devront être suggérées aux entrepreneurs de transport ; telles sont celles qui ont pour but d'améliorer et de faciliter le transport des marchandises.

L'étude de toutes ces questions demande un travail énorme. Chacun de nous doit faire sa part et apporter son travail particulier au travail général.

Avec votre permission, M. le Président et comptant sur la bienveillance des membres de ce congrès, je dirai quelques mots sur la question des voies de transport.

Le Canada est appelé dans le siècle qui s'ouvre, à prendre une place considérable dans le rang des nations. La nature prodigue l'a couvert de ses plus belles richesses. Climats variés, lacs, fleuves et rivières magnifiques, pouvoirs d'eau incomparables, pêcheries abondantes, mines de toute sorte, forêts splendides qui semblent inépuisables, enfin et pour couronner le tout, les vastes plaines de l'Ouest, les plus fertiles du monde et qui sont destinées à devenir le grenier à blé des vieux pays.

Dans un pays comme celui-là, dont la population augmente dans des proportions considérables, le commerce doit tenir une des premières places.

Les relations commerciales doivent être facilitées et développées par tous les moyens que la nature et l'industrie mettent à notre disposition.

Quatre facteurs principaux concourent au progrès commercial d'une nation : 1° la production ; 2° le marché ; 3° les voies de transport ; 4° l'annonce.

La production considérée sous les rapports multiples des produits agricoles, industriels, forestiers et miniers et des pêcheries, c'est le point de départ.

Le marché où doit s'écrouler cette production, c'est le point d'arrivée.

Les voies de transport destinées à mettre en communication le producteur et le consommateur, c'est le trait d'union qui relie la production avec le marché.

Enfin l'annonce, c'est le couronnement de l'œuvre, c'est l'esprit qui vivifie le commerce.

Au Canada, où les distances entre le producteur et le consommateur sont quelquefois énormes, il nous faut de toute nécessité augmenter, développer et améliorer nos voies de transport non seulement dans l'intérêt de la classe commerciale en particulier, mais dans l'intérêt du pays tout entier. Ce devrait être le but constant de tous nos efforts, le but principal de toute organisation politique.

Les voies de transport se divisent en deux groupes principaux : les voies de transport par eau et les voies de transport par terre. Ces dernières comprennent les lignes de chemins de fer et les chemins municipaux.

Les unes sont et doivent être laissées à l'initiative privée, qu'elle soit aidée ou non par les gouvernements, ce sont en général les voies de transport par terre.

Les autres, les voies de transport par eau, sont du domaine public, elles appartiennent à tout le monde. Elles sont et doivent être sous le contrôle et la direction exclusive des gouvernements. Ce sont les gouvernements qui doivent les développer et les améliorer.

Laissons à l'initiative privée les entreprises, le transport ; c'est une des branches importantes du commerce, mais, insistons auprès de nos gouvernants, pressons-les de toute manière, afin qu'ils nous donnent dans le plus court délai possible, des voies de transport maritimes sûres et rapides, en nombre et qualité suffisants pour répondre aux besoins croissants du commerce du pays.

Les plaines de l'Ouest se couvrent d'agriculteurs. Les récoltes de blé et autres céréales augmentent chaque année dans des proportions énormes, tous les ans le problème se pose de plus en plus impérieux de transporter cette abondante récolte sur les marchés. Malgré leur multiplicité, les chemins de fer ne suffisent plus à la tâche.

Nos voisins des Etats-Unis font des efforts constants pour diriger ces produits vers leurs ports maritimes.

La question de nouvelles voies de transport entre les plaines de l'Ouest et les ports canadiens de l'Atlantique s'impose avec une

force qui augmente tous les jours. Elle ne souffre pas, elle ne peut pas souffrir de retards. Ce n'est plus la question de demain, c'est la question d'aujourd'hui.

Il y a devant le public, depuis plusieurs années un grand projet de navigation intérieure, c'est le canal de la Baie Georgienne qui doit relier la tête des grands lacs avec les ports de l'Atlantique.

Sans entrer dans les détails de ce projet, connu de tout le monde, je dirai que c'est un magnifique projet dont la réalisation aura une influence énorme pour le développement du commerce du pays. C'est une entreprise nationale, je dirai plus, c'est l'ENTREPRISE NATIONALE dont l'exécution ne peut plus tarder. Il faut que cette entreprise soit commencée de suite, qu'elle soit poussée avec la plus grande célérité, afin que le canal soit livré au commerce dans le plus court délai possible.

C'est au gouvernement fédéral à faire exécuter ces travaux, parce que c'est une voie publique qui doit servir à tout le monde.

L'argent que le gouvernement dépensera légitimement dans cette entreprise, sera de l'argent bien placé. Le peuple l'approuvera.

Il reste une autre voie de transport maritime, c'est notre grand et beau fleuve St-Laurent. Cette voie a besoin d'améliorations presque d'un bout à l'autre. Ici encore, il faut faire vite et bien, il n'y a pas à lésiner.

Le chenal entre Montréal et Québec doit être creusé, élargi, redressé afin de permettre aux plus gros vaisseaux d'atteindre Montréal, la métropole incontestée et incontestable du commerce canadien, le point d'échange naturel entre le commerce de l'Ouest et celui de l'Est.

Loin de moi la pensée de diminuer ou de chercher à diminuer les mérites incomparables de Québec comme port océanique. C'est un des plus beaux ports naturels du monde. Quand il sera outillé comme il convient et comme il doit l'être, il pourra prendre sa très large part dans le commerce maritime du pays. Il faut qu'il y ait de la rivalité entre Montréal et Québec, mais pas d'antagonisme. Il faut de cette rivalité qui nait de l'ambition légitime de faire mieux. Il ne faut pas de cet antagonisme suscité par l'envie stérile qui paralyse tout.

Outre le chenal entre Québec et Montréal, il faut aussi améliorer cette partie du fleuve en bas de Québec.

Malgré toutes les précautions prises jusqu'ici, il reste encore des endroits très dangereux pour la navigation.

En plus des phares, des bouées, des creusages, il nous faut de bons ports de refuge et de ravitaillement. Si l'on songe qu'entre Québec et Gaspé, distance de plus de 500 milles, il n'y a pas, sur la côte sud, un seul port de refuge et de ravitaillement pour les gros vaisseaux, il est facile de se faire une idée de la difficulté de la navigation dans le bas du fleuve. Pourtant il serait facile d'y créer avec un peu d'ouvrage un port splendide qui répondrait à tous les besoins de la navigation.

C'est dans le hâvre de la rivière du Loup. La nature s'y prête admirablement et l'industrie peut facilement compléter le travail de la nature. Il n'y aurait qu'à fermer l'entrée de la rivière par une digue partant de la terre ferme pour se rendre à quelques cents pieds plus au large que le quai actuel, laissant entre les deux une ouverture d'environ deux cents pieds, l'intérieur serait creusé à une profondeur de 40 pieds et le produit du creusage servirait à remplir la digue et les quais.

Le terrain est un fond de glaise facilement creusable, et la rivière qui descend des hauteurs dans le roc ne charrie rien qui puisse remplir ce bassin.

Fraservile a une population de 8,000 [illegible] c'est la plus importante des villes de la province en bas de Q[illegible] l y a une ligne de navigation établie avec la côte nord qui a [illegible] un service tout l'hiver dernier. L'Intercolonial traverse la ville et un embranchement se rend au port. Le chemin de fer de Témiscouata la relie avec le Nouveau-Brunswick, avec le chemin de fer du Pacifique et le Grand Tronc Pacifique à Edmonton.

Bref, c'est le plus bel et le meilleur endroit pour y construire un port de refuge et de ravitaillement, un port d'hiver qui servira au pays tout entier.

Je propose donc que l'amélioration de nos voies fluviales et la création d'un port de mer, en bas de Québec, à Fraserville, si possible, soient déclarées d'intérêt et d'utilité publics et que cette Fédération en fasse un artici[illegible] son programme pour en presser l'exécution, dans la mesure de ses attributions, sous le plus court délai possible.

M. Nap. GARCEAU seconde la proposition.

M. PARADIS, qui a pris le fauteuil. — Je dois féliciter le rapporteur, M. Riou, sur la manière habile avec laquelle il a fait valoir les

ressources de notre pays, le moyen de les développer, aussi bien que les avantages de la ville qu'il est chargé tout particulièrement de représenter. Je crois que cette assemblée aimerait à connaître l'opinion des autres délégués sur les idées exprimées par M. le délégué de Fraserville.

M. Garceau (Drummondville), — Monsieur le Président, je suis très heureux de féliciter M. Riou, de Fraserville, sur son intéressant travail. Il y a démontré son patriotisme, et surtout son patriotisme local, il a trouvé des accents vraiment dignes pour célébrer Fraserville et ses avantages. Demeurant moi-même dans une petite ville, — qui n'est pas à comparer à celle de M. Riou, mais qui aime le progrès, — je suis toujours très heureux de donner mon appui aux patriotes qui veulent développer (et surtout dans des circonstances comme celle-ci), avec autant de raison, leur propre territoire. C'est avec plaisir que je seconde la proposition de M. Riou.

M. Contant (Montréal). — Monsieur le Président, il y a sur l'ordre du jour l'article 16ème : Le canal de la baie Georgienne, question qui doit être étudiée par la Chambre de commerce du district de Montréal. Dans sa résolution M. Riou dit que le canal de la baie Georgienne et les améliorations au port de Fraserville devraient être demandés en même temps. Si M. Riou n'y voyait pas d'objection, je lui suggèrerais de limiter sa proposition aux améliorations du port de Fraserville et laisser de coté la question du canal de la baie Georgienne, au sujet de laquelle une autre résolution serait adoptée plus tard par l'assemblée.

Si cette question du canal de la baie Georgienne ne formait pas déjà un article de l'ordre du jour, je ne ferais pas cette demande, mais la Fédération se trouverait ainsi à se prononcer deux fois sur la même question.

M. Riou. — Celà n'en aurait que plus de force.

M. Contant. — Je ne sais pas. Il y aura d'autres arguments à apporter peut-être.

M. Riou. — Je comprends tonte la force de l'observation de mon co-délégué, mais comme vous le remarquez, sans doute, la proposition n'est que générale et ne fait qu'indiquer l'utilité et la connexité de ces deux entreprises. Cela n'empêchera pas de discuter dans les détails la question du canal, quand cette question inscrite à l'ordre du jour sera appelée.

M. Contant. — On dirait, monsieur le Président, que la ques-

tion du canal de la baie Georgienne se trouve tranchée par la proposition du délégué de Fraserville, et alors il semble que la Fédération n'aurait plus raison de traiter de nouveau cette question.

M. CATELLI (Montréal). — Je regrette de ne pas avoir été présent, quand M. Riou a présenté sa motion. Je crois que toute question devrait être traitée à son mérite propre. Si le port de Fraserville est nécessaire, la Fédération dévrait se prononcer pour ; mais le canal de la baie Georgienne est une affaire toute différente, et je crois que toute question devrait être traitée séparément et selon son propre mérite.

Si je le comprends bien, M. le délégué de Fraserville voudrait l'amélioration de la navigation dans le bas du St-Laurent. Je n'y ai pas d'objection. J'étais sous l'impression que l'objet principal des remarques de M. Riou, c'était de recommander Fraserville comme port de mer. Je dois faire observer à M. Riou que Fraserville est bien éloigné du centre du Canada ; c'est bien loin pour y arrêter des bateaux de quinze à vingt mille tonnes, pour les charger et les décharger. Nous voulons bien aider Fraserville autant que possible, mais je crois que M. Riou devrait limiter sa proposition à la question de l'amélioration de la voie fluviale.

M. RIOU. — Je dois dire, comme habitant du fleuve, qu'en haut de la rivière du Loup la navigation d'hiver est très difficile, tandis que jusqu'à la rivière du Loup elle est très facile. Jusqu'à l'année dernière, nous entretenions de grandes espérances sur la possibilité de la navigation d'hiver à la rivière du Loup, ce n'est plus maintenant une espérance, c'est une certitude. Tout l'hiver dernier, un petit bateau, de très faible tonnage, a fait le service, même dans les plus grosses tempêtes du mois de janvier, et avec beaucoup de facilité, entre la côte nord et la côte sud. Je crois alors que si les bateaux océaniques pouvaient aborder dans le port le plus rapproché de Québec, en bas de cette ville, dès le commencement de mars, nous aurions la navigation océanique dans la province de Québec au moins deux mois avant l'époque où elle s'ouvre d'ordinaire, c'est-à-dire à la fin d'avril ou au commencement de mai, et nous pourrions même avoir un service d'hiver jusqu'au mois de janvier.

Il me semble que ces deux raisons-là sont suffisantes pour justifier la Fédération des Chambres de commerce de déclarer que l'établissement d'un port de mer à Fraserville est dans l'intérêt du commerce.

M. CONTANT. — Je reviens encore une fois sur l'observation que j'ai faite tantôt. Il y a déjà des objections à la motion présentée par M. Riou relativement au port de Fraserville. Je suppose que la proposition qu'il vient de soumettre ne serait pas adoptée par la Fédération, alors la question de la nécessité de la construction du canal de la baie Georgienne se trouverait décidée dans la négative ; et quand cette question reviendrait de nouveau, si la Fédération la décide dans l'affirmative, nous nous trouverions à nous être prononcés deux fois sur la même question dans des sens différents.

Ce que veut M. Riou, c'est l'amélioration du fleuve St-Laurent mais surtout l'amélioration de Fraserville. Que l'on fasse de Fraserville un port d'arrêt et un port de ravitaillement, parfait, nous sommes bien prêts à discuter cette question-là ; mais je crois, monsieur le Président, que nous avons tort de mêler la question du canal de la baie Georgienne à la question des améliorations à faire à Fraserville.

Je ne veux rien enlever au mérite de M. Riou, tant pour les idées qu'il a énoncées sur la question du canal de la baie Georgienne que pour celles qu'il a énoncées sur la question du port de Fraserville, seulement, je crois que nous devrions discuter ces deux questions là séparément, afin que nous puissions nous prononcer sur chacune d'elles selon son mérite.

M. HETHRINGTON (Québec), traduit de l'anglais. — J'ai suivi avec attention la lecture du travail présenté par M. Riou et il m'a beaucoup intéressé ; seulement, je crois qu'il mêle un peu des questions qui devraient être traitées séparément. Dans la discussion de la question de l'amélioration de notre grande voie fluviale, le représentant de la rivière du Loup amène toute la question du transport de l'Ouest, incluant le canal de la baie Georgienne, et recommandant au gouvernement d'établir un port à la rivière du Loup. Je ne puis qu'admirer le patriotisme dont il fait preuve en cherchant à obtenir tout ce qu'il peut pour sa propre ville ; mais c'est là une question d'intérêt local qui il me semble, n'est pas du ressort de cette Fédération. Je crois que cette Fédération devrait s'occuper seulement de ce qui est d'intérêt général, nous ne pouvons pas prendre en considération des questions absolument locales, à moins qu'une question locale ne devienne d'une importance réelle pour tout le pays.

Je crois aussi que le représentant de la rivière du Loup s'est éloigné de la question en disant que la navigation d'hiver est possible. Ce n'est pas là la question à étudier maintenant. Je crois que le

gouvernement a fait depuis quelques années tout ce qu'il pouvait faire pour améliorer la route du St-Laurent, et il a fait beaucoup : il a placé des lumières, établi un système de signaux des plus modernes pour empêcher les accidents. Je ne pense pas qu'ils auraient pu faire plus que ce qu'ils ont fait. Des dragueurs sont constamment à l'ouvrage pour creuser le chenal, et le gouvernement se propose de pousser ces travaux autant que possible. Est-il à propos d'adresser au gouvernement des demandes et des pétitions au sujet d'une chose pour laquelle il fait tout ce qu'il peut ?

Quant à l'établissement d'un port d'hiver à la rivière du Loup, c'est une autre question, qui pourrait être mise à l'étude ; mais il ne faut pas oublier que d'autres localités du bas du fleuve pourraient aussi avoir leurs prétentions, Tadousac, par exemple, se considère également comme le port d'hiver le plus avantageux.

Je crois que les remarques de M. Riou sur cette question-là seraient plus dans l'ordre en rapport avec la question de la navigation d'hiver. C'est à mon avis, s'éloigner de l'objet que se propose cette Fédération que de s'occuper de questions purement locales.

M. Riou. — Je crois que j'ai été mal compris — je suppose que je me suis mal exprimé. Mais voici le point : je demande à la Fédération de déclarer que çela est d'intérêt et d'utilité publique. Maintenant, cela peut être d'intérêt et d'utilité publique, pour plusieurs raisons ; entr'autres, celle que sur une distance de 500 milles en bas de Québec il n'y a pas de port de ravitaillement, et que si un accident arrive, comme il en est arrivé un grand nombre à l'île Verte et à l'île Rouge, l'absence d'un tel port est la cause, souvent, de pertes considérables. Eh bien, on pourrait remédier à la perte de la cargaison, on pourrait remédier même à la perte du vaisseau, si à une distance assez rapprochée il y avait un port de refuge et de ravitaillement. Il est de l'intérêt du commerce du pays en général et de la navigation en particulier d'avoir un port à cet endroit.

J'ai ajouté, comme autre raison, que ce port serait aussi utile pour la navigation d'hiver. Quand, par exemple, le port de Montréal est fermé au commencement de décembre, si on pouvait expédier les cargaisons jusqu'à la fin de décembre par le port de Fraserville, si, d'un autre côté, au printemps, lorsque le port de Montréal n'est pas encore ouvert, et qu'il ne le sera que vers le milieu d'avril, si au commencement de mars on pouvait recevoir des cargaisons par le port de Fraserville, je crois que cela serait de l'intérêt du pays et du commerce en général ; parce qu'il est certain, cela est reconnu,

que le transport par eau coûte moins cher que le transport par chemin de fer. Alors, si au lieu de faire venir nos marchandises par eau jusqu'à Halifax et les transporter ensuite par chemin ce fer jusqu'à Montréal, nous raccourcissions de moitié la distance du transport par chemin de fer, ce serait autant dont le commerce bénéficierait.

C'est pour ces raisons-là que je demande à la Fédération des Chambres de commerce d'exprimer l'opinion que l'établissement d'un port à Fraserville est une question d'intérêt et d'utilité publics.

Maintenant, quand j'ai parlé des voies fluviales en général, j'aurais pu attendre que la question du canal de la baie Georgienne soit sous discussion. Mais, je l'ai dit et je le répète, cela n'influera en rien sur la décision qui pourrait être prise au sujet du canal de la baie Georgienne. Quant aux avantages particuliers qui pourront découler de l'ouverture de ce canal, je n'y ai touché qu'en passant ; mais rien n'empêche la Fédération de déclarer que l'une et l'autre de ces deux entreprises sont d'intérêt public. C'est une procédure qui est souvent suivie en Chambre. Ainsi, une résolution est passée pour décider en principe que telle chose doit être faite, ensuite une loi est proposée pour régler les détails du projet qui a été résolu.

Je demande simplement une expression d'opinion de la part de la Fédération des Chambres de commerce.

M. Catelli. — Je demande la permission de parler une deuxième fois sur la question. Je suis bien en faveur de Fraserville pour l'établissement d'un port, mais si l'on songe qu'une compagnie de navigation est obligée de dépenser trente ou quarante mille dollars pour faire une installation dans un port de façon à pouvoir y charger et y décharger ses navires, est-il possible de croire qu'une compagnie de navigation consentirait à faire une intallation aussi dispendieuse dans un port, lorsque telle installation ne pourrait lui servir que durant deux mois. Déjà les compagnies de navigation objectent à aller dans les deux ports de St-Jean et d'Halifax, parce qu'elles disent qu'une installation dans deux ports coûte trop cher. On ne se fait pas toujours une idée exacte de tout ce que comporte l'administration d'une ligne transatlantique.

Je crois que si le délégué de Fraserville se contentait de discuter la question de l'amélioration de la voie fluviale en général, de rendre plus facile à la navigation l'approche de Fraserville, sans entrer dans les détails du transport océanique, ce serait chose préférable et plus pratique.

M. Riou. — C'est justement pour faciliter la navigation que je demande l'établissement d'un port.

M. C .telli. — Votre résolution, si j'ai été bien informé des débats qui ont eu lieu avant que j'ai pu assister à cette séance, demande l'établissement d'un port océanique d'hiver à Fraserville.

M. Riou. — Non, non.

Le Président. — Avant d'aller plus loin, je suis obligé de demander si telle est l'intention de quelque délégué de proposer en amendement de limiter l'étendue du sujet traité actuellement par le délégué de Fraserville.

Nous avons un certain nombre de questions à discuter, et au nombre de ces questions, ainsi que l'a fait remarquer M. Contant, il y a un instant, se trouve la question du canal de la baie Georgienne. Or, il est à ma connaissance que ce sujet est venu l'un des premiers sur l'ordre du jour, et je crois que ce serait injuste de prendre une décision sur cette matière avant d'avoir entendu celui qui s'est chargé de la part d'un corps public, de la traiter. D'abord, à quelque point de vue que se place ce monsieur, le travail qu'il nous soumettra ne sera-t-il pas de nature à modifier la résolution que nous serions disposés à adopter ?

Je ne dis pas cela pour influencer la résolution qui est maintenant soumise, loin de moi cette prétention ; d'un autre côté, je voudrais qu'après la session de cette Fédération, tout le monde s'en retournât chez soi satisfait d'avoir eu FAIR PLAY.

Je demanderais aux délégués de ne pas s'arrêter dans la discussion des différents projets à des intérêts purement locaux, et de signaler toujours et d'avoir constamment en vue des besoins généraux.

Maintenant, messieurs, je suis à votre disposition pour mettre devant le fauteuil toute proposition que vous désirez soumettre. Ce que j'ai présentement devant moi, c'est la proposition telle que vous venez de l'entendre exposer par M. le délégué de Fraserville.

M. Riou. — Vu que dans une autre partie du programme on doit parler d'une manière spéciale du canal de la baie Georgienne, je serais disposé à retrancher de ma proposition la partie qui traite de cette question. Quant à l'autre question, si l'on veut proposer un autre endroit, très bien ; mais il faut toujours être pratique, et on ne peut rien faire sans commencer par indiquer un lieu particulier. Si l'on dit : Je propose que les voies fluviales soient améliorées, on pourra nous répondre : Mais comment ? Où ? Par qui ? Enfin,

n'est-il pas pratique, si réellement il est d'intérêt public qu'à un endroit particulier des travaux soient faits, de le déclarer franchement.

Encore une fois, quant à la partie qui a trait au canal de la baie Georgienne, je suis bien prêt à la retrancher, si c'est l'avis des délégués.

M. JASMIN (Lachine). — Nous avons actuellement un ordre du jour qui donne les sujets à traiter, et sur lesquels nous sommes supposés nous être préparés quelque peu. Nous arrivons au présent sujet des améliorations à apporter à notre grande voie fluviale, mais qui ne donne aucun détail ; et on arrive maintenant avec une motion qui, selon moi, est une motion tout-à-fait particulière, qui insère deux détails tout-à-fait spéciaux dans une proposition générale.

Si c'était l'intention de M. le délégué de Fraserville d'exposer devant la Fédération ces questions-là, de demander ce qu'il a demandé, je crois qu'il aurait dû, quand il a adressé au secrétaire de la Fédération l'avis faisant connaître le sujet qu'il entendait traiter, il aurait dû, dis-je, exposer ces deux questions en particulier, le sujet de la création d'un port de mer en bas de Québec, à Fraserville si possible, et la question du canal de la baie Georgienne. Je crois que nous sortons ici de la question maintenant sous examen, qui est celle de l'amélioration des voies fluviales en général. Je pense bien que la proposition est excellente, je pense que M. le délégué de Fraserville a parfaitement raison ; mais, enfin, il nous demande aujourd'hui de nous prononcer, il demande aux délégués des Chambres de commerce maintenant réunis, de se prononcer pratiquement en faveur d'un endroit plutôt que d'un autre. Est-ce qu'il n'y a pas dans le bas du fleuve, dans ces environs-là, quelqu'autre endroit où il serait plus avantageux d'établir un port de mer ? Nous ne sommes pas préparés à répondre à cette question-là. Est-ce que la question ne mériterait pas d'être étudiée au point de vue des endroits à être choisis, d'être étudiée plus particulièrement. Je crois que nous ne sommes pas prêts à nous prononcer sur cette question-là.

Que l'on propose, d'une manière générale, que des améliorations sont nécessaires, qu'il faut un port de mer dans le bas du fleuve très bien, mais que l'on propose un port de mer à tel endroit, c'est une autre question. Je comprends que M. le délégué y soit intéressé, mais nous, nous ne le sommes pas également. C'est notre devoir d'agir avec prudence dans nos délibérations, et je crois que nous ne sommes pas prêts à trancher cette question.

M. S. C. Riou. — En réponse à mon co-délégué, je dois dire que je n'ai pas eu l'occasion de participer à la préparation du programme.

Je me borne à proposer que l'amélioration de nos voies fluviales et la création d'un port de mer en bas de Québec, à Fraserville si possible, soient déclarées d'intérêt public, et que cette Fédération en fasse un article de son programme, pour en presser l'exécution.

M. Nap. Garceau, de Drummondville. — Je seconde cette proposition.

Le Président. — Vous avez entendu lire la proposition de M. le délégué de Fraserville. Cette proposition est-elle adoptee telle que proposée ?

Plusieurs Voix. — Adoptée.

M. Hethrington. — This motion is adopted, but I want to put myself on record that I don't agree with that motion. We are a body representing the province of Québec, and we should not, if it is possible, interfere with local matters.

M. Dubuc (Chicoutimi). — En réponse aux remarques de M. Hethrington je dirai ceci : il y a une chose qui est admise, c'est que l'établissement d'un port de refuge en bas de Québec serait d'utilité publique. Tous les délégués, je crois, sont d'accord sur ce point et c'est là ce que comporte la proposition de M. Riou telle que maintenant soumise ; seulement il ajoute : Ce port devrait être à la rivière du Loup, si c'est possible.

M. Hethrington. — I don't want to be a kicker, I only want my opinion to be placed on record that this body should not express any opinion on questions purely local. That's all.

Le Président. — Cette proposition telle qu'amendée, est-elle adoptée ?

La Majorité des Voix. — Carried.

L'AMÉLIORATION DES ROUTES RURALES DE LA PROVINCE DE QUÉBEC

M. Fred. C. Larivière, 1er vice-président et délégué de la Chambre de commerce du district de Montréal. — Toutes les per-

sonnes qui ont parcouru les différents comtés que comprend la province de Québec et notamment les citadins se sont toujours demandé comment il se fait que l'on n'ait pas de meilleures routes. D'après les études faites de cette question, ce problème, qui, à première vue, paraît très simple est beaucoup plus compliqué et difficile à résoudre qu'on ne le croirait.

Le mauvais état des routes est facile à constater et il est même naturel pour toute personne de critiquer cet état de choses qui nécessitent de grandes améliorations. On peut même appuyer tout mouvement ayant pour objet l'amélioration des routes, mais c'est une autre question que de déterminer les moyens d'arriver à ce but.

L'expérience a démontré qu'il valait mieux améliorer les conditions existantes par la persuasion et par l'éducation que par des lois qui revolutionneraient totalement l'état actuel et imposeraient sinon aux propriétaires, du moins aux municipalités ou au gouvernement des déboursés très considérables.

Les chemins de fer, ne furent pas faits en un jour, mais ils ont été développés et améliorés graduellement avec l'augmentation du trafic.

AVANTAGES DES BONS CHEMINS

Je n'entreprendrai pas d'énumérer tous les avantages financiers et sociaux dont jouirait une municipalité rurale possédant de bons chemins. Vu l'importance du sujet, il est utile, cependant d'en citer au moins quelques-uns : 1° Les bons chemins diminuent le coût de transport et notamment durant les saisons du printemps et de l'automne ; 2° Les bons chemins permettent le transport des produits de la ferme en tout temps de l'année, surtout aux saisons où la rareté des produits en augmente nécessairement la valeur ; 3° Les bons chemins permettent le transport des récoltes en des temps où la main d'œuvre est moins nécessaire pour les travaux de la terre et évitent des encombrements inévitables aux stations du chemin de fer lorsque les chemins ne peuvent être utilisés en toute saison ; 4° Les bons chemins permettent aux commerçants des municipalités d'avoir un commerce plus égal et plus uniformément distribué pendant l'année, les dispensant d'avoir des employés surnuméraires durant certaines saisons ; 5° Les bons chemins permettent de plus, de meilleures relations entre les différents membres d'une même paroisse, et

aussi entre la population rurale et suburbaine ; 6° Les bons chemins facilitent l'envoi des enfants aux classes même dans les paroisses où la distance qui sépare la résidence des enfants de l'école est très grande car suivant une coutume, chaque père de famille à tour de rôle se charge pendant une semaine, d'y conduire en voiture tous les enfants ; 7° Les bons chemins changent très souvent une propriété rurale en une propriété suburbaine. Ils sont aussi un facteur important sinon le plus important, pour inviter les touristes, et créer des résidences d'été, donnant par ce fait une plus-value à ces propriétés.

Un exemple prouvera ce que peuvent réaliser d'économie les bons chemins. Supposons une route d'un mille de long, sur laquelle passent des charges chacune d'une tonne, à une vitesse de trois milles à l'heure lorsque le chemin est beau et de 1,000 livres à une vitesse d'un mille à l'heure lorsque le chemin est mauvais. D'après les observations faites, le chemin est beau pendant six mois et mauvais durant six mois. Un camionneur peut faire sept heures de travail de route par jour, les trois autres étant réservées à charger et décharger la voiture. Dans ces conditions, une paire de chevaux transporterait durant les 150 jours de beau temps, à raison de 21 tonnes par jour, 3150 tonnes ; et en temps de mauvais chemin, 3 1/2 tonnes × 150 jours, 525 tonnes ; soit un total de 3675 tonnes, qui coûteraient $ 1200,00, à raison de $ 4.00 par jour, soit une moyenne de 32 2/3 par tonne, par mille de camionnage. Un chemin macadamisé de 15 pieds, dans des conditions ordinaires, coûte environ $5.000 du mille ; sur un tel chemin, une paire de chevaux peut facilement tirer 3 tonnes à une vitesse de trois milles à l'heure, par journée de 7 heures, transporterait 63 tonnes par jour et en trois cents jours, 18.900 tonnes pour $1200.00, ou 6 1/3 la tonne au mille.

Supposons maintenant un trafic de 50 tonnes par jour, pour 300 jours donnerait 15,000 tonnes de trafic à 32 2/3 couteraient $4,900,00; 15,000 tonnes à 6 1/3 coûteraient $950.00 ; économie réalisée sur le camionnage, $3,950,00.

L'intérêt sur $5,000,00 à 6 o/o, $300,00 ; Fonds d'amortissement, $100,00 ; Entretien des chemins, $350,00 ; A déduire sur l'économie réalisée, $750,00 ; Economie réalisée, $3,200,00.

Cette somme de $3,200,00 paierait l'intérêt à 6 o/o sur un capital de plus de $53,000,00 laquelle somme pourrait être appliquée à l'amélioration des routes, sans qu'il en coutât de déboursés plus considérables à ceux qui en feraient usage, étant donné l'économie

réalisée. Il y aurait de plus la diminution du coût de l'entretien des voitures et des harnais. Par ce petit tableau, il est facile de constater qu'avec de bons chemins, une voiture double peut faire l'ouvrage de plus de cinq voitures doubles sur des chemins de terre. Il n'y a pas de doute que le temps ainsi épargné pourrait être profitablement employé à l'amélioration des terres.

Un autre avantage des bons chemins est l'augmentation du nombre et de l'affluence des touristes, notamment de ceux qui voyagent en automobile. C'est une source de revenus considérables pour les localités pourvues de bons chemins, car d'habitude, les propriétaires d'automobile sont des gens qui disposent de fortunes relativement élevées et voyagent pour leur bon plaisir, en dépensant librement et comme ces voyageurs sont obligés de se ravitailler, ils font de nombreux achats dans ces excursions.

Dans certaines parties de la province de Québec, le système des frontaux et des parts de routes est presqu'universellement adopté, pour l'entretien des routes. Ce fait est constaté là où la population n'est pas considérable et où le transport consiste en produits de ferme, etc., car où il y a exploitation de carrière ou de mines, les propriétaires de celles-ci sont toujours obligés de se faire des routes pour diminuer le coût de transport des produits de leur industrie.

Dans d'autres parties de la Province, l'entretien des routes est faite sous le système des corvées. Il fonctionne en bien des endroits, notamment dans les cantons de l'Est. Sous ce régime, chaque cultivateur devant fournir tant de jours de corvées par année, le travail étant fait sous la direction d'inspecteurs de voirie, la municipalité contrôle jusqu'à un certain point l'entretien de ces routes. Ce système est en vogue aux Etats-Unis et dans les autres provinces de la Puissance.

Ces deux systèmes ont pu suffire longtemps, vu le commerce très limité s'y transigeant, mais là où l'industrie s'est implantée et a naturellement amené avec elle l'accroissement de la population, l'entretien des routes devint une question fort importante et très difficile à résoudre et il a fallu songer à une organisation plus effective. On adopta les corvées améliorées, système qui donne beaucoup de satisfaction spécialement aux Etats-Unis. Par ce mode, les corvées sont payées en deniers à tant par jour, et les contribuables peuvent se libérer en argent ou en travail. Néanmoins, les inspecteurs ont le pou-

voir de refuser les travailleurs incompétents et d'exiger le paiement de leur taxe en espèces.

Avec ces fonds, la municipalité peut se procurer les machines nécessaires à l'amélioration, l'entretien et la confection des routes. Le travail est aussi mieux fait et plus durable. Dans Ontario, ce système est connu sous le nom de " system of commutation ". Mais là, on exige le paiement des corvées en espèces. Le Canton a donc le libre emploi de ses fonds, suivant qu'en décident les conseillers, l'argent étant distribué annuellement, proportionnellement aux travaux qui doivent être exécutés dans les diverses parties du canton. Tous ces travaux sont sous le contrôle du conseil qui nomme des surveillants ou des chefs cantonniers, pour veiller à l'exécution des travaux qui se font soit à la journée, soit au contrat. Dans d'autres cantons, ce système fut encore amélioré, car au lieu d'évaluer la taxe en jours de corvée avec valeurs payables en espèces, une taxe directe est imposée sur les immeubles imposables et le conseil prend alors le complet contrôle de ces chemins. Cette dernière méthode a très bien réussi étant donné le travail méthodique et l'emploi des machines qui permettent d'en diminuer le coût tout en augmentant l'efficacité et améliorant l'exécution. Le macadamisage ou le gravelage peut se faire sous ce système, alors qu'il serait impossible avec les méthodes primitives.

Cette dernière méthode est très difficile d'application, étant donné que le pauvre doit payer. Le riche, en général, préfère s'acquitter de cette taxe en espèces, mais le pauvre peut fournir son travail pour l'entretien des chemins, lequel lui est payé en argent prélevé sur les fonds disponibles par la perception de la taxe. Ce qui veut dire qu'il donne d'une main et reçoit de l'autre. Conséquemment il se trouve dispensé de déboursés. — Dans certains états populeux et industriels des Etats-Unis, le système suivant est en vogue.

LES CHEMINS DE COMTÉS

Il y a généralement au chef-lieu du comté une commission de routes qui nomme un surintendant et ce dernier a sous ses ordres des chefs cantonniers. Cette commission dispose de concasseurs, rouleaux à vapeur, machines et instruments nécessaires à la confection des routes. L'argent requis provient généralement de deux sources : 1° Une taxe sur la propriété variant de 15 c. à 60 c. par $100,00 d'éva-

luation ; 2° Une taxe personnelle à tant par tête avec la faculté, en quelques cas de s'en acquitter en travaillant sous la direction du surintendant, au prix régulier payé aux ouvriers pour un travail de même nature. Les prix varient de $0,75 à $1,25 par jour, et le nombre de jours de un à quatre. Cette taxe personnelle revient à environ $2,00 ou $3,00 par tête. Comme il est facile de le constater, ce mode de chemins de comtés donne nécessairement les meilleurs résultats, car il fournit les fonds nécessaires, et permet l'emploi des machines et des instruments de travail, étant sous la direction immédiate de contre-maîtres et de surintendants expérimentés, le travail se fait suivant les méthodes les plus modernes et reconnues les meilleures.

Dans les comtés très populeux, où il est établi des manufactures importantes, ce dernier système est vite reconnu insuffisant. C'est ce qui a donné naissance aux chemins, d'état où la circulation est très grande. Pour pourvoir aux déboursés nécessaires, une taxe est prélevée sur les propriétés par les comtés, les cantons et les villes et cette taxe est complétée par une contribution de l'Etat. Vous avez constaté que dans les parties du pays peu peuplées et en allant vers les places les plus importantes où la population est plus dense et plus industrielle, nous rencontrons le système des parts et celui des corvées qui ne peuvent être tolérées que dans les concessions les plus reculées. Puis, nous avons les corvées améliorées, les chemins sous le contrôle de la municipalité, les chemins de comté et les chemins d'état ou de province ; je ne sache pas qu'il existe de chemins fédéraux ou nationaux comme en Europe. Avec l'accroissement de la population et le développement industriel, il y a naturellement progression et amélioration des routes, et mieux elles sont faites, moins d'entretien elles exigent.

Il est néanmoins reconnu que les cantons et même les comtés ne peuvent pas toujours faire face à la dépense qu'exige la construction, le maintien ou l'amélioration des chemins, et l'intervention des gouvernements est absolument nécessaire pour résoudre ce problème autant par une intervention pécuniaire que par des lois justes et équitables pour tous les intéressés.

Il existe dans chacun des Etats-Unis d'Amérique, un bureau des chemins, pour aider les comtés, les cantons, les bourgs et les villes,. fournissant gratuitement des plans et devis, tous les renseignements requis, et même des ingénieurs, et sollicitant l'appui pécuniaire de l'Etat, s'il le juge utile.

En France, les routes nationales sont entièrement à la charge du gouvernement, sous le département des ingénieurs des ponts et chaussées, ceux-ci étant sous le contrôle du ministre des travaux publics.

Avant la construction des chemins de fer, les routes nationales étaient les grandes artères de communication, mais depuis, le roulage à longue distance est en quelque sorte supprimé et a fait place à un camionnage entre les différentes localités et les gares de chemin de fer. A mesure que le réseau ferré se développe, le tonnage transporté sur essieux diminue. En France, les routes nationales se divisent en trois classes : la première, est celle des routes qui conduisent de la capitale aux frontières et aux grandes villes maritimes. La deuxième, est celle des voies qui suivent la même direction ; elles ont cependant moins d'importance. La troisième est celle dans laquelle rentrent les routes qui assurent des communications générales sans partir de la capitale pour aboutir aux frontières. Ce sont les routes dép rtementales.

ROUTES DÉPARTEMENTALES

Ces routes sont construites et entretenues sous la direction des ingénieurs de l'Etat qui contribuaient pour une moitié à l'entretien mais qui sont maintenant laissées à la charge des départements. Par la loi du 10 août 1871, en étendant les prérogatives des Conseils généraux, le Gouvernement leva les dernières restrictions adoptées par la législation aux routes départementales et aux chemins vicinaux. Les ressources affectées aux routes départementales sont entièrement demandées aux budgets des départements. Les communes, qu'elles soient traversées ou non par une route, ne contribuent en aucune manière à son entretien. Les dépenses de toute nature des routes départementales étant imputées au budget du département. Ils en résultent que les contribuables concourrent tous à ces dépenses sans qu'il y ait lieu de tenir compte de l'usage qu'ils font de ces routes ou des avantages qu'elles leur procurent. La loi du 12 mars 1880 assure dans des conditions déterminées la participation de l'Etat aux dépenses d'établissement des chemins vicinaux, s'autorisant de la loi 1871, les conseils généraux ont déclassé les routes départementales, ce mouvement se continue et on peut prévoir l'époque à laquelle il n'existe plus aucune route départementale.

PETITE VOIRIE ET CHEMINS LOCAUX

Ces chemins, pour lesquels les Conseils généraux décident la part contributive de chaque commune, sont aujourd'hui presqu'achevés ; ce sont généralement d'anciens chemins ruraux ou particuliers répondant à des besoins importants du voisinage, les communes intéressées sont chargées de leur entretien.

ANGLETERRE

En Angleterre, les routes sont entretenues par les communes que la loi rend responsables de leur mauvais état. Les dépenses de la commune sont couvertes par le produit du péage établi sur ces routes. La perception de ce péage et les travaux d'entretien sont surveillés par des commissions composées des principaux propriétaires. Les routes sont très belles, grâce au mode de construction et d'entretien, et surtout à l'absence presque totale de lourds fardeaux. Le transport des marchandises s'effectue beaucoup par cabotage, et beaucoup par les nombreux canaux qui traversent le pays en tous sens. Les chemins de fer faisant à peu près le reste des transports, les routes ne sont pour ainsi dire fréquentées que par des voitures légères.

PROVINCE DE QUÉBEC

Examinons maintenant l'état actuel des routes dans la province de Québec. Dans certains comtés, au point de vue de la voirie, le système primitif et suranné des parts y est toujours en honneur, nonobstant l'accroissement de la population et l'augmentation du commerce qui en est le résultat. Dans d'autres, le système des corvées non améliorées se rencontre assez fréquemment. Ces deux systèmes sont la pierre d'achoppement de l'amélioration des routes, parce qu'ils ne permettent pas l'emploi des machines et des instruments nécessaires non plus que d'ingénieurs compétents et les travaux ne sont pas faits suivant un plan d'ensemble, d'où l'impossibilité d'exécuter des travaux permanents, (corrections de tracés et égouttement.) Ces modes de procéder étant l'affaire de tout le monde et de personne puisqu'il n'y a pas de chef créent dans ces populations une apathie qui les laissent dans une ignorance totale de tous les avantages de la coopération, pour l'amélioration des routes.

Il n'y a pas de doute que les moyens nécessaires devraient être pris pour convaincre toutes les municipalités de la Province excepté peut-être dans les nouvelles régions de colonisation, de prendre à leur charge les chemins et les routes et de les entretenir au moyen d'une taxe spéciale ou en permettant à chaque contribuable d'acquitter sa taxe personnelle en fournissant son travail a un prix déterminé de tant par jour, pourvu qu'ils possèdent les qualités requises pour exécuter ce travail, faisant disparaître ainsi la corvée là où elle existe encore. Depuis 1907, le ministère de l'agriculture de la province de Québec, *fait tout ce qui est en son pouvoir* pour améliorer les routes de la province. Pour attirer l'attention des populations rurales, le gouvernement offre une contribution à chaque municipalité pour la confection et l'amélioration des routes. Depuis que cette loi est en vigueur, de très bons résultats ont été obtenus, mais un mouvement très actif pour en mieux faire connaître les avantages à toutes les municipalités devrait être incessamment entrepris. Les chemins de comtés seraient, il n'y a aucun doute, bien préférables; mais l'esprit de notre population n'est pas préparé à ce système, qui d'ailleurs, ne seraient avantageux que pour les comtés les plus peuplés et les plus industriels. Le desideratum serait que le gouvernement se chargeât de faire et d'entretenir des routes nationales ou provinciales, telles que nous en voyons aux Etats-Unis et en divers pays de l'Europe où elles donnent entière satisfaction.

Il existe dans la province des chemins macadamisés par le gouvernement qui sont aujourd'hui dans un état déplorable, les municipalités ou les particuliers ne s'étant même pas occupés de les entretenir.

SUBVENTIONS OFFERTES PAR LE GOUVERNEMENT

Le gouvernement accorde une subvention de $800,00 par comté pour la confection, l'entretien et l'amélioration des chemins d'été contrôlés par les conseils municipaux locaux. La loi exempte la corporation municipale rurale qui prend les chemins de front à sa charge, de la confection et de l'entretien de la clôture, de l'entretien des cours d'eaux et de l'entretien des chemins d'hiver, pourvu que le règlement le dise spécialement. Les municipalités rurales qui tombent sous le coup de l'article 1080 du code municipal ont droit à une subvention du gouvernement, pourvu que la taxe imposée par les tra-

vaux de confection et d'entretien des chemins ne soit pas commuée en tout ou en partie en une corvée. Sous certaines conditions, une somme supplémentaire de $500,00 est aussi accordée par comté. Le gouvernement peut également accorder une subvention annuelle à toute municipalité rurale, qui, sans adopter le règlement mentionné dans l'article 2 de la loi, fait macadamiser ou gravoyer des chemins en tout ou en partie. Ces municipalités ont droit à une subvention égale à la moitié de ce qu'elles ont dépensé pour confection de macadam ou de gravoyage. Cette allocation ne dépasse pas la somme de $500,00.

Vous apprendrez sans doute avec intérêt que le gouvernement de Québec vient de nommer une commission spéciale pour s'enquérir des causes de l'apathie générale de nos municipalités relativement à la construction et à l'amélioration des routes ainsi que des raisons qui empêchent les municipalités de prendre avantage de la loi relatée précédemment.

En terminant, je proposerai la résolution suivante :

La Fédération des Chambres de commerce, après avoir sérieusement étudié les moyens les plus efficaces pour améliorer les routes rurales dans la province de Québec, croit devoir suggérer que des routes provinciales ou nationales soient créées, telles que nous en voyons aux Etats-Unis, en France et en divers autres pays où elles donnent entière satisfaction.

Ces changements auraient pour effet, outre l'appréciation des avantages des bons chemins par l'usage que les contribuables en feraient, celui de créer un mouvement général pour l'amélioration des routes.

Cette assemblée décide de plus, que copie de la présente résolution soit transmise à chacun des membres de la Législature de la province de Québec.

M. Aquila Jasmin (de Lachine). — Je seconde cette proposition.

M. le Président. — Quelques-uns des délégués présents désirent-ils ajouter quelque chose aux suggestions de M. le 1er vice-président de la Chambre de commerce du district de Montréal ?

M. Paradis. — Je désire féliciter M. Larivière sur le travail très intéressant qu'il vient de nous communiquer, mais je regrette de ne pouvoir concourir à ses conclusions.

M. Larivière voudrait que le gouvernement se chargeât de la

confection et de l'entretien de grandes routes nationales dans la Province. Or dans le cours de son exposé, il nous dit que la confection d'un mille de chemin macadamisé coûte environ $5,000. Si nous multiplions ce chiffre de $5,000 par le nombre de milles de chemin que le gouvernement serait forcément tenu de faire pour donner satisfaction à la population du district de Montréal, à celle du district de Québec, etc., et cela dans toutes les directions, de Québec à la frontière, de Québec à Montréal, sur les deux rives, de Québec à Sherbrooke, de Montréal à Sherbrooke, etc., nous nous trouvons avec une route de sept à huit cent milles de longueur, peut-être plus, ce qui, au coût de $5,000 par mille, nous donnerait un chiffre qui certainement dépasserait celui dont le gouvernement pourrait disposer pour la confection ou l'entretien des chemins dans la province.

Pour ma part, je crois que nous obtiendrions des résultats plus immédiats et beaucoup plus pratiques, si toutes les municipalités voulaient se prévaloir des avantages que le gouvernement leur offre, par la loi de 1907, à laquelle a fait allusion le rapporteur.

J'ai obtenu la statistique du nombre de municipalités qui s'étaient prévalues de cette loi, depuis sa passation. Ainsi pendant l'année 1907, 12 municipalités ont obtenu de ce chef, des octrois du gouvernement. La loi avait été sanctionnée vers la fin de mai ; et c'est ce qui explique qu'un si petit nombre en ait bénéficié la première année.

L'année suivante, en 1908, 68 municipalités s'en sont prévalues et ont obtenu des subventions.

Pour l'année courante, il y a actuellement au ministère de l'Agriculture plus de 150 demandes, ce qui fait que près de 230 demandes d'octrois auraient été soumises au gouvernement depuis la sanction de la loi.

Si vous tenez compte que dans la province de Québec, il n'y a que 875 municipalités qui tombent sous le coup de cette loi, et peuvent en bénéficier et que d'un autre côté, depuis trois ans, près de 230 d'entre elles s'en sont déjà prévalues, je crois que les résultats sont satisfaisants et que nous sommes en voie d'améliorer sensiblement, de cette manière, nos routes rurales.

Evidemment le système proposé par M. Larivière serait idéal, en principe, et nous donnerait certainement des routes uniformes dans toute la province, mais pour les raisons que je viens de vous exposer je le crois irréalisable pour le moment.

En ma qualité de secrétaire de la commission des chemins à barrières et des ponts de péage, j'ai eu l'occasion d'étudier un peu cette question de l'amélioration de notre voirie. Notre Commission, en effet, a pour but, non seulement de rechercher les règles les plus équitables qui devront présider à l'abolition des chemins à barrières et des ponts de péage, mais encore de suggérer au gouvernement le meilleur mode possible d'améliorer ou d'entretenir ces chemins et je suis d'opinion, à cette phase de notre travail, qu'il serait assez difficile dans le moment, sinon tout à fait impossible, pour le gouvernement, de se charger de la confection et de l'entretien de grandes routes nationales. C'est cette seule raison qui me force à m'opposer à la résolution de M. Larivière.

M. Riqu. — Je crois que la proposition de M. Larivière est bonne. J'ajouterai toutefois quelque chose à ce que vient de dire M. le vice-président.

La loi de 1907 a été changée en 1908. La première loi, celle de 1907 obligeait les conseils municipaux à mettre sous l'empire de la loi tous les chemins de la municipalité. Nous avons eu alors 12 municipalités qui se sont prévalues de la loi. L'année suivante, ils se sont aperçus que le système était défectueux, alors, la loi fut amendée de façon à ce que les conseils municipaux pussent s'en prévaloir pour une partie seulement de leurs chemins ; et alors un plus grand nombre de municipalités s'en sont prévalues. Mais quelle partie de leurs chemins ces municipalités ont-elles améliorée ? C'est ce que nous ne savons pas. La statistique nous dit que 68 municipalités ont pris avantage de cette loi ; mais quelle longueur de chemin ont-elle faite chacune ? La statistique n'en parle pas. Il est à ma connaissance que, dans mon comté, des municipalités ont déclaré se prévaloir de la loi pour un mille de chemin seulement, tout le reste est demeuré dans l'état ordinaire, et même pire que dans l'état ordinaire, plus mauvais qu'autrefois, parce que les gens se disent : Peut-être que l'année prochaine ce sera ma partie qui sera améliorée, et ils l'entretiendront eux. Et alors ils n'y touchent pas.

Je crois que la proposition de M. Larivière mérite toute notre considération.

Une autre chose existe. Il n'est pas nécessaire de déclarer tous les chemins de la province routes nationales ; nous pouvons déclarer routes nationales ou routes provinciales, celles-là seulement qui sont réellement d'utilité générale et qui servent de communication entre plusieurs comtés ou entre plusieurs paroisses, ou de sortie ou d'entrée

à des paroisses éloignées, ce que je pourrais appeler des routes centrales. Ces routes là, qui servent de communication à un, deux ou trois comtés pour se rendre à une ville ou à un marché, étant déclarées routes nationales ou provinciales, seraient mises sous le contrôle du Gouvernement.

Un homme généralement aime mieux payer 50 cents de taxes que d'entretenir lui-même son bout de chemin ; et quand il s'impose ce travail, c'est une rude corvée pour lui ; alors il s'en acquitte négligemment. L'un, peut-être, arrangera sa partie d'une façon convenable, mais deux arpents plus loin le chemin est mauvais ; et celui qui aura été bien réparé sera détérioré, parce que la partie voisine n'aura pas été bien fossoyée, et c'est toujours à recommencer. Tandis que s'il y avait un travail d'ensemble, un travail scientifique et uniforme, comme il pourrait être fait s'il était sous le contrôle du Gouvernement, un travail fait de manière à pouvoir durer, je crois que la province en bénéficierait certainement.

Le gouvernement pourrait déclarer routes nationales, certaines routes centrales, certains chemins principaux, et les faire entretenir de manière convenable ; et cela donnerait un peu d'ambition aux autres pour réparer leurs propres chemins.

M. Bouchard (St-Hyacinthe). — Monsieur le président, je suis bien aise de dire quelques mots sur cette question des chemins. Il est certain que nos chemins, dans la province de Québec, sont en mauvais état. Je diffère un peu d'opinion avec le proposeur et le secondeur de la motion qui est maintenant devant le fauteuil. Comme M. Paradis, je crois que la proposition en question est une proposition qui se réalisera peut-être, mais pas avant une cinquantaine d'années.

Il ne faut pas perdre de vue que la province de Québec est aussi grande que la France, mais qu'elle est loin d'avoir une population aussi nombreuse. L'établissement et l'entretien de ces routes nationales entraîneraient des frais auxquels le gouvernement serait incapable de pourvoir, à moins d'établir la taxe directe dans la province de Québec, et je crois que nous sommes encore très éloignés de la taxe directe.

Je crois qu'au moyen de la loi actuelle nous pourrions obtenir des améliorations qui feraient un bien sensible à nos chemins.

Ce dont nous souffrons surtout, c'est que les inspecteurs nommés par les conseils municipaux ne font pas leur devoir, et je crois

que le meilleur remède à apporter au mal serait la nomination d'inspecteurs généraux nommés par le gouvernement de Québec et qui feraient respecter les règlements qui existent. Car, avec les lois et les règlements que nous avons maintenant, il n'est pas un cultivateur qui ait le droit de garder ses chemins de manière à en faire un casse-cou. Malheureusement, tels que nous sommes organisés actuellement, avec le système d'inspection que nous avons dans les campagnes, si un inspecteur veut faire son devoir, il ne reste pas longtemps en place, l'année suivante on le change. C'est entendu qu'il faut nécessairement avoir de mauvais chemins.

Je crois que nous devrions suggérer au gouvernement de nommer des inspecteurs généraux, qui comme les gardes-chasse ou les gardes-pêche, auraient un certain comté sous leur juridiction, et qui seraient payés raisonnablement pour faire respecter la loi des chemins.

Il y a des cultivateurs qui tiennent leurs chemins en ordre, et je suis convaincu que si les chemins étaient entretenus tels que la loi l'exige, nous aurions des chemins qui seraient cent fois supérieurs à ceux que nous avons aujourd'hui.

Je ne crois pas que nous puissions recommander au Gouvernement de créer une route nationale, avec aucune espérance de succès. Les frais en seraient énormes et notre province n'est pas assez peuplée pour y subvenir.

M. Garceau (Drummondville). — M. le président, j'ai écouté avec plaisir les différents discours qui ont été prononcés sur la question des chemins. J'ai aussi écouté avec beaucoup d'intérêt les sages remarques de M. Larivière, mais je crois, comme l'on dit d'ailleurs M. Paradis et M. Bouchard, que c'est une impossibilité à peu près complète d'arriver à l'obtention des routes nationales, au moins pour de nombreuses années, aussi longtemps que la population de la province ne sera pas assez considérable pour pouvoir supporter sans être trop obérée les frais considérables qu'entraîneraient la création et l'entretien de ces routes.

A mon point de vue, la partie de la proposition la plus importante est le deuxième paragraphe : Si le Gouvernement, au lieu de laisser à la discrétion de chaque municipalité la liberté de décider si elle doit se prévaloir de la loi de 1907, et pour quelle partie de ces chemins elle doit s'en prévaloir, si le Gouvernement, dis-je, amendait le code municipal de manière à ce qu'il n'y eut plus ni route ni chemin de front, mais simplement des chemins municipaux, sous le contrôle des municipalités, l'utilité de la loi passée par le Gouverne-

ment deviendrait beaucoup plus grande et les résultats obtenus seraient plus complets et plus immédiats. Les chemins seraient faits d'une manière uniforme.

Le coût en serait payé par une taxe, si vous voulez, mais cette taxe pourrait être payée soit en argent ou en travail ; c'est-à-dire que l'on irait travailler dans les chemins et pour son travail on serait payé en argent, de sorte que la taxe que l'on serait obligé de payer, on en retirerait le bénéfice d'une autre manière.

Tant que le Gouvernement laissera le soin des chemins à la discrétion de nos municipalités, les améliorations désirées ne se feront pas. Je connais des municipalités aux alentours de chez nous qui pour ne pas arranger leurs chemins ont payé des frais considérables.

Je crois que le Gouvernement n'ignore pas que c'est là le moyen ; et la preuve en est qu'il donne des primes à cet effet, et qu'il essaie de forcer les conseils municipaux à agir.

Que l'on change le code municipal, et qu'il n'y ait plus de chemins de front, ni de routes, mais des chemins municipaux. Rien n'empêcherait que l'on ait des chemins de comtés. Ceux qui ont voyagé un peu dans les campagnes savent que pour aller d'une place à l'autre on est obligé souvent de faire un long détour. Les comtés pourraient faire des chemins qui seraient sous leur contrôle et qui iraient d'une paroisse à l'autre, directement. Quand vous partez d'ici pour aller à St-Hyacinthe vous faites à peu près le double de chemin, parce que vous n'avez pas de chemins droits et directs, que vous êtes obligé à tout instant d'abandonner une route et de prendre un chemin de traverse pour aller déboucher dans une autre route. Les chemins de comtés remédieraient dans une grande mesure à ces inconvénients.

Le principal moyen pour améliorer l'état de chose actuel serait d'amender le code municipal, de manière à ce qu'il n'y ait plus ni chemins de front, ni routes, mais seulement des chemins municipaux sous le contrôle des municipalités et sous la surveillance de leurs inspecteurs.

M. Bouchard a suggéré des inspecteurs nommés par le gouvernement, parce qu'il prétend que les inspecteurs nommés par les municipalités craignent de perdre leurs places en faisant leur devoir. D'abord, je dois dire que la charge d'inspecteur n'est pas une charge lucrative, et que par conséqnent la crainte de perdre sa place ne peut pas avoir une grosse influence sur l'inspecteur. Si les inspecteurs

étaient nommés par le gouvernement, vous ne feriez que changer le mal de place, parce que le gouvernement, pas plus que les conseillers municipaux, n'aime à s'aliéner les gens et à perdre des votes.

Je crois donc que nous devrions suggérer au gouvernement d'amender le code municipal de manière à ce qu'il n'y ait plus ni routes, ni chemins de front, mais seulement des routes municipales, sous le contrôle des municipalités.

M. CATELLI. — Monsieur le président, j'ai écouté avec intérêt ce que notre ami M. Garceau vient de dire. Je crois que là n'est pas le remède. Ce qu'il faudrait, c'est une route provinciale, qui partirait d'un point extrême de la province et irait aboutir à un autre point extrême ; par exemple, supposons qu'elle partirait de Rouse's Point et irait aboutir à un autre point extrême par Québec, Trois-Rivières, etc.

Ensuite, il y aurait des routes municipales qui iraient aboutir à la route provinciale. Le Gouvernement ferait la route provinciale, comme il y en a aux États-Unis, ce qu'ils appellent " State road ; " qui est entretenu aux frais de l'état ; et à ce *state road* viennent aboutir des chemins municipaux, qui sont entretenus aux frais des municipalités.

Le Gouvernement ferait et entretiendrait la route provinciale ; et ensuite, si les municipalités ne voulaient pas construire des routes municipales, le Gouvernement pourrait l'entreprendre à leurs frais et dépens.

Je crois que c'est là le seul moyen d'arriver à avoir de bonnes routes dans la province de Québec, et l'unique solution au problème.

Je suis en faveur de la proposition de M. Larivière.

M. PELTIER (Trois-Rivières). — J'approuve la proposition de M. Larivière. Je considère que bien que cette proposition ne soit peut-être pas applicable dans toutes les paroisses, au moins, elle nous donnerait une route provinciale de première classe.

Ensuite, cette route ne détruirait pas les autres. La loi pourrait exister quand même pour toutes les paroisses, afin d'obliger les cultivateurs à rendre leurs routes et leurs chemins passables. Le Gouvernement désignerait certaines paroisses où la route principale devrait passer. Alors, les deux lois pourraient exister ensemble, concurremment ; cette loi-ci ne détruirait pas l'autre. En approuvant cette proposition, je ne vois pas pourquoi on détruirait la loi qui

existe déjà. On ne ferait qu'ajouter une nouvelle loi à celle qui existe, une nouvelle route aux routes actuelles.

En améliorant l'état de nos routes et en créant de nouvelles, je crois qu'il y aurait un autre progrès à réaliser. Sur les routes principales, là où elles sont coupées par d'autres chemins, on devrait mettre, au coin des routes, une enseigne pour indiquer l'endroit où chacune de ces routes conduit. Dans les Etats-Unis, quand vous parcourez les campagnes, vous trouvez au coin des routes une enseigne sur laquelle est inscrit le nom de l'endroit où la route conduit, la distance pour y arriver, et une main pour indiquer la direction.

Il y a plus : Je ne vois pas pourquoi le Gouvernement n'utiliserait pas un certain travail qui est en usage aujourd'hui dans bien des pays, je veux dire le travail des prisonniers. Peut-être pourrait-on en tirer parti, sans aucune concurrence au travail libre. Le Gouvernement pourrait payer un certain montant non pas au prisonnier lui-même, mais plutôt à sa famille.

Ces détenus, qui sont à la charge de l'Etat, à qui nous donnons des soins, pour qui nous payons des taxes, qui nous coûtent très cher, et dont les familles sont dans la misère, si on prenait ces prisonniers là et si on les faisait travailler sur nos grandes routes, en leur accordant un montant de vingt-cinq cents par jour, par exemple, qui serait remis à leurs familles, on diminuerait les frais d'entretien de nos pénitenciers et de nos prisons, on améliorerait nos routes, et en même temps on soulagerait un peu de malheureuses familles.

M. LE PRÉSIDENT. — Messieurs, il avait été convenu que nous ajournerions à quatre heures et demie. Dans quelques minutes, nous aurons un char sur la rue Craig pour nous conduire au Bout-de-l'Ile. Vu que cette question est très importante et semble attirer l'attention d'un très grand nombre, et comme il ne faut pas en hâter la solution plus que de raison, je vous demanderais d'ajourner maintenant, d'autant plus que nous avons un amendement et que chaque délégué a droit d'exprimer son opinion sur l'amendement. Je vous demanderai d'ajourner maintenant à demain matin, à dix heures

M. LARIVIÈRE. — Avec la permission de mon secondeur, je déclare retirer ma proposition relative à l'amélioration des routes rurales, sauf à en présenter une autre à l'ouverture de la prochaine séance.

DEUXIEME JOUR

Jeudi 26 Mai 1910

TROISIEME SÉANCE

M. LARIVIÈRE, 1er vice-président et délégué de la Chambre de commerce du district de Montréal. — J'ai l'honneur de proposer la résolution suivante :

" La Fédération des Chambres de commerce de la province de Québec, après avoir sérieusement étudié les moyens les plus efficaces pour améliorer les routes rurales dans la province de Québec, croit devoir suggérer :

" 1° Que tous les chemins municipaux soient à l'avenir faits et entretenus par la corporation municipale où ils se trouvent et sous sa direction, l'inspection de ces chemins devant être sous le contrôle d'officiers nommés par le gouvernement ;

" 2° Que des routes provinciales ou nationales soient créées, telles que nous en voyons aux Etats-Unis, en France et en divers autres pays où elles donnent entière satisfaction ;

" Ces changements auraient pour effet, outre l'appréciation des avantages des bons chemins par l'usage que les contribuables en feraient, celui de créer un mouvement général pour l'amélioration des routes. "

Cette assemblée décide de plus que copie de la présente résolution soit transmise à chacun des membres de la Législature de la province de Québec.

M. AQUILA JASMIN, délégué de la Chambre de commerce de Lachine. — Je seconde cette proposition.

M. PARADIS. — Je crois devoir m'opposer à la première clause de cette résolution qui déclare que tous les chemins municipaux devront à l'avenir être faits et entretenus aux frai[illegible] orporations municipales où ils se trouvent, et sous leur dire[illegible]

Je crois que c'est une charge un peu oné[illegible] rait à certaines municipalités. En quelqu[illegible] les municipalités peuvent supporter les frai[illegible]

de l'entretien des chemins ; mais dans les cantons nouveaux, ceux de colonisation, par exemple, où le nombre des familles est très restreint, où il y a très peu de contribuables, je crois réellement qu'ils ne pourraient pas subvenir aux frais de cet entretien.

M. NAPOLÉON GARCEAU. — Comment les chemins sont-ils faits actuellement ?

M. PHILIPPE PARADIS. — Ils font le travail eux-mêmes, ou ils ne le font pas. La municipalité se chargeant de l'entretien des chemins, elle devrait taxer tous ses contribuables, et une municipalité où les voisins sont éloignés les uns des autres d'une dizaine d'arpents, qui aurait à entretenir, disons, dix ou quinze milles de chemins....?

M. GARCEAU. — La municipalité y verrait.

M. PARADIS. — Mais ce serait très onéreux pour les contribuables, qu'il faudrait taxer en conséquence.

M. GARCEAU. — Ce ne serait pas plus onéreux que de laisser à chaque individu qui compose cette corporation le soin de faire son chemin.

M. PARADIS. — J'admettrai que ce serait le moyen le plus pratique d'arriver à obtenir de bons chemins dans la Province, mais je crois que cela serait impraticable, pour cette raison que ce serait mettre sur le dos des contribuables des dépenses qu'ils ne peuvent pas supporter. Je suis prêt à admettre que le système idéal serait de contruire des routes provinciales et nationales ; seulement, je dois ajouter qu'on ne peut exiger aujourd'hui que le Gouvernement se charge de la confection et de l'entretien des routes. On ne dit pas de quelle manière.

M. GARCEAU. — C'est au Gouvernement à étudier la question et à trouver le moyen de la résoudre. Nous, nous faisons des suggestions ; c'est une suggestion, purement et simplement.

M. PARADIS. — Parfait. Que l'on déclare tout d'abord que le meilleur système à adopter serait l'établissement de routes nationales ou provinciales, je l'admets, mais que l'on insiste pour imposer aux municipalités l'entretien des chemins de front, et ici on ne parle pas des chemins de front, ni des routes, on met tous les chemins à la charge des municipalités, je crois que dans le comté où habite M. Garceau, la chose serait très praticable, qu'elle est même désirable, mais prenez les comtés nouveaux, les comtés de colonisation : Lac St-Jean, Labelle ; prenez le comté de Rimouski, par exemple,

le comté de Rimouski mesure sur la ligne du chemin de fer au-delà de 115 milles, et à part cela, de Ste Flavie à son autre extrémité, sur la rive du St-Laurent, à peu près 70 milles, sans compter les routes. Imaginez donc la charge que vous imposeriez à toutes les municipalités d'un comté comme celui-là. C'est un comté de colonisation. En certains endroits il n'y a encore que très peu de colons ou de contribuables, le nombre des familles est très restreint. Je me demande alors, si la charge ne serait pas trop lourde pour eux.

M. Nap. Garceau. — Les contribuables composent la corporation ; alors, que vous mettiez les chemins à la charge de la corporation et que vous les laissiez, tel que cela existe aujourd'hui à la charge des contribuables, en définitive ce sont toujours les mêmes qui paient, et au point de vue du poids de l'impôt je ne vois pas que cela fasse une grande différence. Seulement, si vous imposez l'obligation de l'entretien des chemins à la corporation, cet entretien sera fait d'une façon plus uniforme.

Les corporations, qui seront chargées de l'entretien des chemins ne les feront qu'en autant que les contribuables pourront les payer ; car enfin les conseillers ont toujours besoin d'être élus par le peuple et ils craignent beaucoup l'électorat. En conséquence, ils ne feront que ce qui devra être fait.

Le fardeau sur les contribuables sera toujours le même ; seulement, si c'est la municipalité qui a le contrôle, au lieu de laisser l'entretien des chemins à la discrétion et à la bonne volonté de chacun, on y gagnera beaucoup au point de vue de l'uniformité.

M. Paradis. — Si le Gouvernement exigeait que les chemins fussent entretenus d'une façon définie par la loi, s'il passait une loi à cet effet, je comprends que comme résultat, cela serait désirable ; mais, encore une fois, je me demande si vous ne mettriez pas sur le dos des contribuables une charge qu'ils ne pourraient pas supporter. Et votre résolution dit ceci : Que tous les chemins municipaux soient à l'avenir faits et entretenus aux frais de la municipalité où ils se trouvent.

Alors, il n'y a pas d'alternative, on devra se conformer à la loi. La municipalité se chargera des chemins et elle devra taxer les contribuables.

L'Hon. M. Desjardins. — Est-ce que le gouvernement de la Province n'a pas une subvention annuelle pour aider à l'entretien de ce que l'on appelle les chemins de colonisation ?

M. PARADIS. — Le gouvernement fait les chemins de colonisation, mais ne les entretient pas ; l'entretien en est laissé ensuite aux colons.

Je disais hier, monsieur Desjardins. que nous devrions demander au gouvernement d'augmenter son octroi, — ou plutôt, je ne le disais pas, mais c'était mon intention — d'augmenter la subvention qu'il accorde aujourd'hui aux municipalités qui veulent se charger de la confection ou de l'entretien d'un bout de chemin. Je crois que cette loi des bons chemins qui a été passée en 1907 et amendée en 1908 a eu un bon effet, et je disais qu'au delà de 200 municipalités s'en sont prévalues. Seulement, il n'y a pas de système, une municipalité à l'extrémité du comté fait faire un bout de chemin, une municipalité à l'autre extrémité du comté fait la même chose ; mais entre ces deux municipalités, vous avez un certain nombre de milles où les chemins sont très mauvais. Malgré tout, je crois que les résultats ont été bons jusqu'à présent.

L'HON. M. DESJARDINS. — Dans les cas où le gouvernement intervient et accorde une certaine subvention pour la confection des bons chemins aux municipalités qui en font la demande, est-ce que ce sont ces municipalités-là qui font les frais de ces chemins, ou bien sont-ce les particuliers ?

M. PARADIS. — Dans certains cas, c'est la municipalité, dans d'autres cas, ce sont les contribuables.

Je vais vous signaler, par exemple, les formules dont se sert le gouvernement pour accorder ces subventions.

La formule n° 5 dit ceci : " Lorsque les chemins sont à la charge de la municipalité et qu'il y a une requête des contribuables... "

Formule n° 6 : " Lorsque les chemins sont à la charge de la municipalité et qu'il y a une résolution du conseil. "

Formule n° 7 : " Règlement pour macadam. Cas où les chemins ne sont pas à la charge de la municipalité, où il y a requête d'un certain nombre de contribuables et où la confection et l'entretien doivent être mis à la charge des contribuables. "

Formule n° 8 : Cas où les chemins ne sont pas à la charge de la municipalité ; où il y a requête d'un certain nombre de contribuables et où la confection doit être mise à leur charge et l'entretien à la charge de la corporation après que le chemin sera macadamisé. Règlement pour gravelage. — Cas où les chemins ne sont pas à la

charge de la municipalité. où il y a requête d'un certain nombre de contribuables et où la confection doit être mise à leur charge et l'entretien à la charge de la corporation après que le chemin sera gravelé. "

Formule n° 9 : " Cas où les chemins ne sont pas à la charge de la municipalité, où il y a requête, etc. "

Quelquefois les contribuables se chargent de la confection et de l'entretien, d'autres fois, ils se chargent simplement de la confection et le conseil doit les entretenir.

L'Hon. M. Desjardins. — Est-ce qu'il ne serait pas désirable de mettre de l'uniformité dans cette législation-là, afin de faire un travail d'ensemble ?

M. Paradis. — Ce serait très désirable, mais on demande que tous les chemins municipaux soient mis à la charge de la corporation municipale où ils se trouvent et sous sa direction.

Sous sa direction, c'est très bien, mais d'un autre côté, je me demande si l'on n'imposerait pas par ce système à certaines municipalités pauvres, par exemple, à des localités venant d'être ouvertes à la colonisation, des charges qu'elles ne pourraient pas supporter.

M. Garceau. — Mais où trouvez-vous qu'il y aurait plus de charges ?

M. Paradis. — Il y en aurait dans les comtés dont je parlais tout-à-l'heure.

M. Garceau. — Pourquoi ?

M. Paradis. — Parce que la population n'est pas dense.

M. Garceau. — Pourquoi celà coûterait-il plus cher à la municipalité avec un système qu'avec l'autre ?

M. Paradis. — Dans une paroisse dont le territoire est très étendu et où il y a peu de population, la répartition est plus lourde à chacun, et je me demande si elle ne sera pas trop lourde.

M. Garceau. — Mais aujourd'hui, les chemins doivent être faits.

M. Paradis. — Oui.

M. Garceau. — Et être bien faits.

M. Paradis. — Oui, j'admettrai que les chemins devraient être bien faits ; seulement, dans certains cas on tolère.

M. Garceau. — Qu'est-ce qui empêcherait de tolérer également ?

M. PARADIS. — On arriverait peut-être au but que vous vous proposez, mais je me demande si les habitants de ces localités seraient en état de supporter cette charge que vous voulez leur imposer.

M. BOUCHARD. — J'ai l'honneur de proposer un amendement à l'effet que le gouvernement soit prié de nommer des inspecteurs généraux de voirie, chargés de faire vérifier l'observation de la loi concernant la confection et l'entretien des chemins de la province de Québec.

M. JOS. HUETTE. — Je seconderai cet amendement.

M. LARIVIÈRE. — Je ne crois pas que ce soit là un amendement à la proposition que j'ai faite.

M. BOUCHARD. — Nous sommes à rechercher un moyen d'améliorer l'état de nos chemins dans la province de Québec, je crois que c'est bien la question que la Fédération est à étudier.

LE PRÉSIDENT. — Je crois que l'amendement peut-être mis au vote, M. Larivière fait une proposition et M. Bouchard en présente une autre qui est certainement un amendement à la première.

L'HON. M. DESJARDINS. — Il ajoute à ce qui est demandé, c'est un complément.

M. BOUCHARD. — Non, pas un complément, parce que ma proposition fait disparaître la question des routes, je crois que c'est un amendement.

Eh bien, voici mon opinion sur cette question. Ce dont on se plaint aujourd'hui dans la province de Québec c'est que la loi concernant les chemins n'est pas respectée. Je suis convaincu que si la loi concernant la confection et l'entretien des chemins était respectée dans la province de Québec, nous aurions des chemins convenables. Je crois que le meilleur moyen de faire respecter la loi concernant l'entretien des chemins serait de nommer une espèce de police provinciale pour les chemins, qui serait composée des inspecteurs généraux de voirie ayant chacun juridiction dans un district de la province de Québec. C'est ce que l'on a fait pour faire respecter les lois concernant la chasse et la pêche, et l'on constate que ce système a produit une amélioration très considérable. Je crois que ceci rendrait un service signalé à la Province.

Comme M. Paradis, je ne suis pas d'opinion non plus d'adopter la partie de la motion principale qui a été suggérée par M. Garceau. Lorsqu'il s'agit de l'entretion d'une route nouvelle je crois que cette route est entretenue aux frais, tout simplement, des personnes rési-

dant dans le rang ou sur le chemin pour lequel cette route est devenue utile. Rejeter l'entretien de cette route sur toute la municipalité, il me semble que ce serait peut-être changer un peu brusquement une loi d'ordre public qui existe actuellement dans le code municipal, mon opinion est que les municipalités ne verraient pas cette réforme d'un bon œil.

C'est pourquoi je suis d'avis que cette partie de la proposition ne devrait pas être adoptée.

Cette question de l'entretien des chemins et des routes a été débattue à l'assemblée législative et elle n'a jamais été réglée dans le sens proposé par la motion principale.

Ce que nous voulons, c'est quelque chose de pratique. Je crois que le gouvernement serait disposé à nommer des inspecteurs de voirie, qui, eux, ne craindraient de faire payer l'amende à nos habitants.

Quant à la création des routes nationales, la population de la province de Québec n'est pas encore assez dense pour donner ce plaisir là aux amateurs d'automobiles. Et quant au commerce qui se fait sur nos routes, ce n'est pas un commerce d'une grande étendue. Le voiturage sur route se fait à des distances relativement très peu considérables, et je crois qu'une route nationale de la nature de celle dont je parle serait plutôt une route d'agrément pour les automobilistes. J'approuve cette mesure, et j'aimerais bien avoir une route semblable, mais je ne crois pas que le gouvernement devrait disposer d'une somme aussi considérable que celle que nécessiterait la confection de cette route simplement pour l'agrément de quelques-uns, et qu'il y a beaucoup d'autres choses d'une utilité plus urgente.

C'est pourquoi je propose cet amendement, secondé par M. Jasmin.

M. S. C. Riou. — Je me déclare en faveur de la motion principale. Elle a été discutée depuis hier. Ce que l'on amène aujourd'hui, excepté ce que M. le Vice-Président nous a dit, n'est pas complètement contradictoire avec la motion principale. Ce que M. Bouchard nous propose par son amendement, ne tend pas au rejet de la motion principale, mais ce serait plutôt pour ajouter un détail dans le but de la mieux mettre à exécution.

Ainsi, on parle d'inspecteurs généraux. Seraient-ce des inspecteurs généraux nommés par le gouvernement ou nommés par les

comtés ? Est-ce que cela n'enlèverait pas à la paroisse, jusqu'à un certain point, le contrôle de ses chemins ?

Je crois que chaque paroisse, avec le système de la motion principale, devrait avoir un inspecteur général qui veillerait au bon état de tous les chemins de la paroisse, pour rendre le travail plus uniforme dans toute la province de Québec.

Je serais en faveur de l'amendement mais à la seule condition qu'il soit considéré comme un complément à la motion principale et non comme une disposition destinée à la remplacer complètement.

Quant à ce qu'a dit mon savant co-délégué M. le Vice-Président de la Fédération, je crois que les subventions par le gouvernement ne sont rien autre chose qu'une centralisation indirecte de l'administration de nos chemins municipaux. L'argent que le gouvernement paierait en subventions est celui des contribuables et une administration par les pouvoirs publics est toujours plus dispendieuse que celle conduite par des intérêts particuliers. Dans les administrations gouvernementales, il faut généralement beaucoup plus de fonctionnaires, et tout cela prendrait une bonne part de l'argent qui ne serait pas employé à l'amélioration des chemins. Je crois qu'il y aurait un autre moyen, meilleur que celui-là de faire faire le travail avec économie. Il est reconnu dans tous les pays du monde que la centralisation administrative est une chose peu désirable et toujours coûteuse.

Je crois que l'on devrait décentraliser autant que possible.

L'augmentation du subside pourrait avoir sa raison d'être pour les cas de routes très longues dans des districts peu peuplés. Une fois que le chemin est bien fait, s'il y a peu de population, le chemin s'usera moins vite ; et s'il faut le réparer, le gouvernement pourra aider.

Cependant, pour avoir de bons chemins dans nos principales paroisses, le long du fleuve St-Laurent, les anciennes paroisses, il faut absolument un système uniforme, et le système préconisé par la motion principale est, à mon point de vue, le meilleur.

Je vous citerai un exemple en passant. La paroisse de la Rivière-du-Loup est une des plus anciennes paroisses de la province de Québec. Près de la ville de la Rivière-du-Loup, il y a un chemin d'une longueur d'environ un mille et demi rempli de fondrières. Il suit une montagne et tous les printemps, il est inondé et rendu impraticable. Il fallait le redresser et l'améliorer. J'ai demandé au conseil municipal d'abord, de passer une résolution pour décréter le redressement

et l'amélioration de ce chemin. Les conseillers ont passé cette résolution. J'ai ensuite essayé de faire passer un règlement pour nous prévaloir de la loi des bons chemins votée par le gouvernement de Québec. Savez-vous ce qui est arrivé. On a dit : Ça va coûter deux mille piastres et la paroisse n'est pas capable de faire cette dépense. D'autres répondaient : On va dépenser douze cents piastres de notre argent pour ce bout de chemin, et chez moi, où j'aurais besoin d'une voie bien entretenue, je n'en aurai pas.

Alors, je suis allé devant le conseil de la paroisse et je leur ai offert d'insérer dans le règlement une garantie qu'il n'en coûterait rien à la paroisse. Je m'engage à fournir les douze cents piastres, et je vais déposer un chèque accepté de cinq cents piastres. Le gouvernement fournissait huit cents piastres et je m'engageais à fournir la balance. Savez-vous quelle réponse j'ai eue ? Ils ont dit : Non. Ils n'ont pas voulu.

On suggère de laisser la direction aux municipalités. Mais n'est-ce pas déjà chose accomplie ? Tous les chemins municipaux dans la province de Québec ne sont-ils pas sous la direction et le contrôle de la municipalité en vertu du code municipal ? Mais il faut plus que cela ; il ne suffit pas que les municipalités aient la direction et le contrôle, il faut que cette direction soit active et non passive. Il ne faut pas que les conseils municipaux restent dans l'apathie et disent : Nous avons la direction et le contrôle et quand nous serons poursuivis, nous paierons l'amende et c'est tout. Il faut les forcer à faire des travaux d'après un plan uniforme. Une fois que les chemins seront bien faits, ils dureront.

L'augmentation de la subvention du gouvernement est, je crois, un moyen défectueux. Cet argent est celui des contribuables tout comme celui qui est dépensé par les conseils municipaux, et je crois qu'une grande partie de ces deniers ne serait pas employée à l'amélioration des chemins, mais servirait à payer des salaires

Je n'ai pas autre chose à ajouter. Je crois que la motion principale devrait être acceptée.

Quant à la question des routes provinciales ou nationales, je crois que c'est le temps d'y penser.

On a donné comme raison à l'encontre de ces routes que le transport par ces voies, à cause des chemins de fer, ne se fait qu'à de courtes distances. Eh bien, cela peut être vrai pour les personnes qui ont l'avantage d'être placées le long des chemins de fer ; mais

il faut penser aussi à celles qui en sont éloignées ; ces dernières ont aussi des charroyages à faire. Souventes fois, les rangs éloignés sont la principale source d'alimentation des chemins de fer. Il faut leur donner de bonnes voies de communication pour faciliter le commerce et les échanges avec les paroisses qui ont l'avantage d'être le long des chemins de fer, de manière à ce que l'échange des produits se fasse d'une manière plus régulière et avantageuse pour le commerce en général.

Quand le gouvernement de Rome faisait construire dans toutes les provinces de l'Empire des routes qui existent encore, je crois que la population de ces contrées était encore moins dense que la population actuelle du Canada. Cependant, ces routes font encore l'admiration du monde entier.

Je suis pour la motion principale.

M. PARADIS. — Je voudrais savoir de M. Bouchard si sa motion était un amendement ou si c'était une addition à la motion principale.

M. BOUCHARD. — C'est tout simplement un amendement.

M. PARADIS. — Vous proposez que la motion principale soit rejetée et remplacée par cet amendement-ci ?

M. BOUCHARD. — Oui.

Le président prend le vote sur l'amendement qui est perdu, MM. Paradis, Huette et Bouchard, dissidents. Il prend ensuite le vote sur la motion principale qui est adoptée sur la même division.

ETABLISSEMENT D'UN PHARE FLOTTANT A MATANE

M. PHILIPPE PARADIS (Québec). — *J'ai l'honneur de proposer que cette Fédération, considérant la fréquence des accidents au récif de Ste Félicité, et au banc de sable de Matane, et en particulier l'accident survenu au même endroit au grand paquebot océanique le steamer "Empress of Ireland" au cours de la dernière saison de navigation, accidents qui sont de nature à discréditer la navigation du fleuve Saint-Laurent, recommande fortement à l'Honorable Ministre de la Marine et des Pêcheries de faire placer, au banc de sable de Matane, un phare flottant pourvu d'un sifflet d'alarme.*

Les premiers steamers qui ont touché fond depuis 1882 près de Ste Félicité et au banc de sable de Matane situé beaucoup plus au large, sont : l'Escalona, le Lenuria, le Panama, le Vancouver, le Kensington, le Mary Campbell, le Lac Supérieur, le Galetta, le Canada, le Brassbird, enfin l'Empress of Ireland, etc.

En faut-il davantage pour déterminer le ministère de la marine et des pêcheries à prendre des mesures immédiates et surtout efficaces ?

Tous les marins d'expérience s'accordent à dire à ce sujet que le moyen le plus sûr, le plus pratique et le plus efficace à prendre serait celui de placer au large du banc de Matane un phare flottant muni d'un sifflet d'alarme.

M. S. C. Riou. — Je crois qu'il est de l'intérêt de la navigation dans le bas du fleuve d'établir un tel phare à cet endroit. Pendant longtemps, certains ont dit qu'il y avait là une épave ; d'autres disaient que c'était un banc de sable. Finalement, je crois que les marins ont cru qu'un phare au large, il y en a déjà un à terre, serait très important pour la navigation, surtout la navigation océanique. Ce banc de sable change à peu près tous les ans, par rapport au courant de la rivière Matane surtout, de sorte qu'il faudrait un phare pour indiquer sa position. Cela est important, comme je l'ai dit, surtout pour la navigation océanique, parce que quand les navires viennent à déboucher de la pointe Ste-Anne des Monts pour se diriger vers Québec, ils sont obligés, quand ils arrivent vers Cap Chatte, de longer la côte nord ; et si par malheur, la brume ou le vent les empêchent de filer d'une manière régulière, ils touchent forcément cette batture que l'on appelle des caves, mais qui, en réalité, est un banc de sable.

Un phare flottant muni de tous les appareils modernes serait certainement un grand avantage pour ce genre de navigation et c'est pour cette raison que je seconderai la motion.

Le Président. — Est-ce que cette proposition est adoptée ?

Tous. — Adoptée.

Le Président. — La proposition est déclarée adoptée. Je crois devoir vous dire que cette question est à l'étude par le gouvernement. Cette même demande est faite par les pilotes qui considèrent qu'un phare flottant est absolument nécessaire, et j'ai lieu d'espérer qu'il n'y aura pas de difficulté à obtenir cette amélioration.

NOS RELATIONS INTERPROVINCIALES

L'Hon. M. Alph. Desjardins, ex-président de la Chambre de commerce du district de Montréal. — Je regrette de vous dire que pour aujourd'hui, je n'ai pas apporté à cette question toute la considération que vous aviez droit d'attendre de moi, en m'en confiant l'étude, j'ai été un peu distrait de mon travail ; mais je crois que les renseignements que vous possédez déjà sur la question et la connaissance que vous avez de la pratique qui existe, vous permettront de suppléer facilement à ce qui manquera aux quelques remarques que je vais avoir l'honneur de vous faire.

Les relations interprovinciales ne sont plus maintenant ce qu'elles étaient au début de la Confédération. Quand la constitution canadienne a été mise en vigueur, chaque groupe ou chaque province apportait son contingent de préventions et de jalousies relativement aux lois civiles et aux privilèges respectifs des provinces.

Les barrières qui se trouvaient établies à cette époque entre les différentes provinces ont été maintenues, on les considérait comme la sauvegarde de l'autonomie et des droits civils. Les différentes provinces n'ont à aucune époque, ni avant, ni après 1867, reconnu l'autorité judiciaire des tribunaux d'une province sur les sujets d'une autre province. Il en est résulté un grand nombre de difficultés et de conflits, chaque province, sur toutes les questions qui se présentaient, voulant rester dans ses fortifications, dont les limites étaient absolument définies. Mais les intérêts créés par le commerce intérieur devaient amener des relations de plus en plus étroites entre les provinces, ensuite les grands travaux exécutés par le gouvernement fédéral, telle la construction de chemins de fer, de canaux, etc., et surtout les relations commerciales absolument libres ont amené un tel accroissement d'affaires entre ces differents groupes que ces barrières élevées autrefois pour protéger les droits de chacun, sont devenues presque des obstacles, et l'on commence à demander qu'elles soient abaissées et même que celles qui ne sont d'aucune utilité soient détruites.

Dernièrement, la Chambre de commerce du district de Montréal était saisie de la question de l'exécution des jugements d'une province dans l'autre. Un jugement est rendu dans notre province. Un marchand de cette province, par exemple, vend à un commerçant ou à un consommateur de la province d'Ontario ou du Nouveau-Bruns-

wick une certaine quantité de marchandises ; le débiteur devient récalcitrant et ne veut plus reconnaître sa dette. Il semble équitable que si un jugement était rendu dans une province, il serait tout naturel que ce jugement puisse être exécuté dans les autres. Mais non, le jugement obtenu dans la province de Québec n'est pas reconnu dans la province d'Ontario. Dans notre province, on est plus large qu'ailleurs, un jugement de la province d'Ontario n'a pour ainsi dire qu'à être enregistré dans notre province pour être maintenu, si, le bref a été signifié personnellement au débiteur domicilié dans notre province ou si le débiteur a produit une comparution sur la première poursuite, de sorte que ce jugement de la province d'Ontario peut atteindre le débiteur de la province de Québec, par un simple enregistrement ou quelque formalité analogue, tandis que dans la province d'Ontario, l'on méconnait absolument un jugement rendu dans la province de Québec. Les tribunaux d'Ontario considèrent nul un jugement, si le défendeur n'était pas domicilié ou ne résidait pas dans la province d'Ontario, lorsque le bref d'assignation lui a été signifié. Ainsi, un individu après avoir résidé dans Québec, s'en va dans Ontario, le créancier prend dans cette deuxième province une seconde poursuite, en alléguant son premier jugement obtenu dans Québec. On y refusera de reconnaître ce jugement-là.

Par suite des relations d'affaires si importantes et si considérables qui existent constamment entre les différentes provinces, vous voyez tous les inconvénients qui peuvent résulter de cet état de choses.

Il y a un autre point. Chaque province a pour le maintien de la paix, des lois pénales et des lois policières. Par exemple, il y a des dispositions statutaires dont la violation constitue une offense sous l'autorité des lois provinciales. Eh bien, un individu coupable d'un délit relevant de ces lois n'a qu'à passer dans une autre province, il n'y a même pas une loi d'extradition pour le ramener ; tandis que des Etats-Unis au Canada, ou d'autres pays au Canada, on pourrait les extrader, dans un certain nombre de cas que les négociations entre les différents pays ont fait admettre. Entre les provinces, cela n'existe pas.

N'est-ce pas un inconvénient qui peut amener des résultats très regrettables, tant pour les autres provinces que pour Québec ?

Dernièrement, notre Chambre, dont l'attention avait été attirée sur cette question, a passé une résolution demandant que

l'Hon. Procureur-Général de cette province prit l'initiative de mesures tendant à remédier aux inconvénients signalés. Je vois que depuis, l'Hon. premier Ministre de Québec, à l'occasion d'une visite faite à Toronto, a soulevé cette question et l'a traitée devant les ministres d'Ontario et devant un auditoire considérable, d'une manière à créer une forte impression dans l'esprit de ceux qui ont eu l'avantage de l'entendre.

Comme nous, Sir Lomer Gouin a demandé, entr'autres choses, qu'une entente fût établie entre les différentes provinces pour amener, sinon une loi commune, du moins, chacune dans sa sphère, une loi assimilant les procédures nécessaires d'une province à l'autre, d'abord, pour faire reconnaître les jugements rendus par les tribunaux régulièrement constitués, et ensuite pour faciliter l'arrestation des délinquants coupables d'infractions aux lois provinciales. et enfin, toutes mesures qui seraient de nature à rendre les relations plus faciles et à apporter plus de sécurité dans les affaires qui se font de province à province.

Le libre échange existe absolument entre les différentes provinces, les relations d'affaires deviennent plus considérables, et à mesure qu'elles s'accroissent, les inconvénients que nous signalons deviennent un embarras plus grand.

Je crois que si l'attention des Chambres de commerce et de tous ceux qui sont intéressés dans les relations interprovinciales était attirée sur cette question, il en résulterait un grand avantage, et il appartient bien à la Fédération des Chambres de commerce de prendre en mains une question de cette nature.

Il en est de même pour les droits de succession. Aujourd'hui un individu, domicilié dans Québec, laisse en mourant un actif mobilier considérable dans Ontario, par exemple; ses héritiers sont exposés à payer doubles droits. Ontario réclamera certains droits, parce que la propriété se trouve dans les limites de son territoire, pendant que la province de Québec a le pouvoir d'exiger des droits sur les mêmes biens. On demande qu'il y ait sur cette question-là comme sur d'autres une entente entre les provinces.

Je vois par les débats d'hier que notre Fédération a déjà reconnu la nécessité pour le commerce d'une loi de faillite uniforme, qui protégera au même degré et par les mêmes procédures les créanciers de toutes les provinces. Cela est dans le même ordre d'idées.

Depuis quarante ans, nous avons beaucoup marché, les droits

respectifs des citoyens des différentes provinces sont parfaitement délimités, l'on est également jaloux dans toutes les provinces de maintenir les droits provinciaux, en autant qu'ils intéressent la liberté et les droits des citoyens. La pratique de quarante années a été suffisante pour démarquer parfaitement l'étendue de ces droits et comment une plus grande liberté et des sécurités plus amples dans nos relations peuvent être établies de façon à bénéficier à tous les différents groupes de la Confédération.

Je crois qu'une résolution devrait être adoptée demandant au gouvernement actuel de la province de prendre cette cause en mains. Je crois, de plus, qu'une telle résolution venant de la Fédération des Chambres de commerce aurait une grande influence sur les décisions ultérieures au gouvernement.

LE PRÉSIDENT. — Y a-t-il quelque délégué qui désirerait ajouter quelque chose sur le sujet ?

M. AQUILA JASMIN (Lachine). — Monsieur le Président, je n'ai rien à ajouter, pratiquement, à la savante dissertation qui vient de nous être donnée par le délégué de la Chambre de commerce du district de Montréal. Dans la profession à laquelle j'appartiens, nous ressentons plus particulièrement les inconvénients qui résultent du manque d'uniformité dans les lois d'Ontario, de Québec et des autres provinces. J'approuve absolument les idées qui viennent d'être énoncées par l'Hon. M. Desjardins, et je seconde avec plaisir sa proposition.

M. S. C. [illegible] je me permettrai d'ajouter quelque chose pour étendre davantage la portée des remarques qui viennent d'être faites. Je voudrais que les provinces étrangères acceptassent comme authentiques nos actes notariés, passés dans la province de Québec, ainsi qu'ils le sont dans notre province.

Le cas se présente. J'en ai moi-même fait l'expérience plusieurs fois : Les notaires de la province de Québec, de par le caractère que la loi confère à leur profession, rendent authentiques les copies des actes qu'ils ont faits et dont ils gardent minute, de sorte qu'une copie par eux délivrée fait preuve complète devant nos tribunaux. Mais il n'en est pas de même dans les provinces anglaises.

Si on leur envoie une copie d'un acte notarié certifiée par un notaire de la province de Québec, ils ne veulent pas l'accepter. Ils accepteront bien un double signé par toutes les parties et le notaire,

mais ils ne veulent pas accepter une copie d'un acte notarié certifiée par un notaire de la province de Québec.

Pour citer un cas particulier : Un individu résidant à la Rivière-du-Loup avait des propriétés dans la province du Nouveau-Brunswick, constituant des droits futurs à la femme sur les biens que le mari possédait dans le Nouveau-Brunswick. Le mari est devenu insolvable, il est décédé, et les créanciers du Nouveau-Brunswick ont fait décider par les tribunaux de leur province que l'acte notarié enregistré était de nulle valeur, n'étant pas une copie signée par les parties et le notaire, et la femme a été ruinée complètement.

Je voudrais donc que la suggestion de l'hon M. Desjardins fut étendue de manière à ce que les provinces étrangères reconnaissent l'authenticité des copies livrées par les notaires de la province de Québec, comme cette authenticité est reconnue dans notre propre province.

Quant à l'exécution des jugements, la loi de la province de Québec a des dispositions spéciales. Les jugements obtenus sur actions signifiées personnellement aux débiteurs étrangers à la province de Québec n'ont besoin ici que d'être enregistrés devant nos tribunaux pour avoir force exécutoire dans la province de Québec, mais la réciproque n'existe pas dans les autres provinces. Ainsi, un individu, qui réside à Toronto, si on lui signifie l'action personnellement — et notre loi de procédure permet de faire signifier cette action à Toronto par une personne lettrée — ce jugement-là, obtenu à Toronto, a force exécutoire dans la province de Québec, par le simple enregistrement devant nos tribunaux, sans avoir besoin de nouvelles procédures (voir les articles 210 à 213 du code de procédure civile).

La réciproque n'existe pas dans les provinces anglaises. Il devrait être possible de s'entendre avec les autres provinces pour amender nos codes de procédure respectifs de façon à s'accorder mutuellement les mêmes facilités dans l'exécution des jugements.

Je suis très heureux de seconder à mon tour la proposition de M. Desjardins.

L'Hon. Alph. Desjardins, C. P. — Je crois que la Chambre a déjà pris action là-dessus. La suggestion de M. Riou s'accorde avec nos vues personnelles.

Le Président. — Cette question est importante. Je suggère

que l'on prépare une résolution que nous pourrons soumettre cet après-midi à l'ouverture de la séance.

Je comprends que cette résolution s'occupe plus particulièrement de l'exécution des jugements et de la reconnaissance des actes, mais il y a d'autres questions de la même nature qui se rapportent plus spécialement au commerce. Ainsi, dans certaines provinces, on a ce que l'on appelle le " chattel mortgage ". Nos marchands, ici, vendent leurs marchandises dans Ontario, pensant — du moins, quelques-uns — qu'ils ont les mêmes garanties qu'en vendant aux marchands de notre province, mais plus tard ils s'aperçoivent que le stock de leur débiteur, sur lequel ils comptaient pour se garantir, est engagé en vertu du " chattel mortgage ", et souvent nos marchands ont perdu ainsi une partie de leurs droits. Nous sommes d'accord à reconnaître qu'une loi uniforme serait un grand bienfait pour le commerce.

Je vais donc déclarer la proposition suspendue pour le moment, jusqu'à ce que nous ayons la résolution devant nous.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI DU 25 MAI 1910

M. S. C. Riou. — Un comité a été nommé pour proposer des résolutions faisant suite à la savante dissertation faite par l'Hon. M. Desjardins. Voici les résolutions qui ont été préparées à cet effet par le comité.

Attendu que les relations commerciales entre les différentes provinces de la Puissance du Canada prennent de jour en jour une augmentation constante et une importance de plus en plus considérable ;

Attendu que pour faciliter et protéger ces relations, il convient d'établir des lois, règles et règlements généraux applicables à et dans toutes les provinces.

Cette Fédération croit devoir suggérer aux autorités compétentes que des mesures soient prises :

1° Pour rendre exécutoires dans toute la Puissance du Canada les jugements rendus dans quelqu'une de ses provinces ;

2° Pour que les copies dûment certifiées des actes notariés dans la province de Québec aient un caractère d'authenticité dans toutes les provinces de la Puissance du Canada, sans qu'il soit autrement besoin de les prouver ;

3° Pour que les délinquants passibles d'une loi pénale d'une des provinces de la Puissance du Canada puissent être arrêtés et extradés de toute autre des provinces pour être jugés dans la province où le délit a été commis ;

4° Pour que les compagnies incorporées légalement dans une province, aient une existence légale et le pouvoir de transiger des affaires de son ressort dans toutes les provinces du Dominion, par le simple enregistrement au bureau du Secrétaire provincial de ces autres provinces ;

5° Pour que la taxe sur la succession d'une personne soit perçue par la province où était domiciliée cette personne au moment de son décès, quelle que soit la situation de ses biens ;

6° Pour qu'en général, les relations commerciales entre les provinces soient facilitées en toute chose qui n'affecterait pas leur autonomie particulière.

L'Hon. M. Desjardins. — Je proposerai l'adoption de cette résolution, secondé par M. S. C. Riou, délégué de la Chambre de commerce de Fraserville et Aquila Jasmin, délégué de la Chambre de commerce de la cité de Lachine.

Le Président. — Cette proposition est-elle adoptée ?

Tous. — Adoptée.

LE CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE

M. C. H. Catelli, ex-président et délégué de la Chambre de commerce du district de Montréal. — Au nombre des questions importantes dont notre Fédération doit s'occuper à sa deuxième réunion annuelle, il s'en trouve une qui demande toute notre attention, la construction du canal de la Baie Georgienne.

L'importance de la construction du canal de la Baie Georgienne que la Chambre de commerce réclame incessamment depuis 1895, n est pas une question nouvelle. Si l'on veut remonter à son origine, il faut reculer de trois siècles. Samuel de Champlain, au cours de ses explorations, cherchait un passage pour atteindre les Grands-Lacs.

En 1614, il arrive au confluent du St-Laurent et de l'Ottawa, au Bout-de-l'Ile. Il suit le cours de la rivière Ottawa, la rivière aux Français, traverse le lac Nipissing, pour descendre ensuite à la Baie Géorgienne et au Lac Huron. Les Indiens pour venir faire la traite de leurs pelleteries avec nos premiers pionniers suivent la même route et la compagnie de la Baie d'Hudson a fait son commerce pendant deux siècles par cette même voie.

Vous voyez, Messieurs, que ce n'est pas d'hier que l'on a reconnu les avantages de cette route, puisqu'on la suivait il y a trois cents ans.

Et depuis, qu'est-ce qui a été fait ?

En 1819, le Gouvernement Impérial décréta la construction du canal Grenville et du canal Rideau, mais c'était dans un but de protection et afin d'éviter de frôler nos voisins de trop près, au sud de la ligne 45e, et non dans un but commercial.

En 1837, le parlement du Haut-Canada fait étudier la possibilité de la navigation entre la rivière Ottawa et le Lac Huron ; en 1852, on commence la construction d'une écluse à la Chute-au-Chat, mais la mort de M. Egan amène la cessation des travaux.

En 1856, un homme éminent, illustre par ses connaissances et son génie, feu Walter Shanly, est chargé par le gouvernement de faire un relevé, un plan, un tracé de cette route. Hélas, le Canada n'était à cette époque qu'une petite nation (je dirais même une colonie) ses ressources trop modestes et son crédit trop vite épuisé, ne permirent pas la continuation de ces travaux ; mais en 1858, dans un rapport publié par ordre du Parlement, M. Hanly se déclare en faveur de la construction d'un canal de dix pieds de profondeur.

L'année suivante, en 1859, le Gouvernement des Provinces-Unies chargea M. S. C. Clarke, ingénieur civil, de terminer les études commencées par M. Shanly, et de s'assurer s'il ne serait pas possible de construire un canal pour des navires d'un plus fort tirant.

Quelques mois plus tard, en 1860, M. Clarke fit son rapport. Il affirme que sur les 431 milles qui séparent Montréal du Lac Huron, 352 sont navigables à plus de 12 pieds de profondeur, et 79 n'auraient besoin que d'un léger nettoyage pour le devenir. Il n'y aurait donc que 29 milles à creuser. De plus, ajoute-t-il, la différence

de niveau entre Montréal et la ligne de partage des eaux, est de 646 pieds.

Quatre ans plus tard, M. Clarke présente à la compagnie " Montreal, Ottawa et Georgian Bay Canal Coy " un mémoire où il recommande la construction d'un canal de 14 pieds de profondeur, et de 45 pieds de largeur.

En 1872, on commença la construction des deux écluses en bois, à la Culbute. Elles furent terminées en 1877, mais isolées comme elles le sont, elles ne furent jamais d'une grande utilité.

En 1879, M. Effender. après un voyage d'exploration de la rivière aux Français, au Lac Nipissing prêche l'utilité d'un canal de 14 pieds.

En 1899, M. A. J. McLeod fait un relevé des plans, et recommande un canal de 20 pieds, de même que feu M. S. W. Fraser.

En 1902, feu G. V. Wismer, une autorité en la matière, fait une étude des plus minutieuses, et se prononce avec enthousiasme en faveur d'un canal de 21 pieds.

Enfin, en 1904, le Parlement autorise une commission d'étude, dont le rapport vient d'être publié, et qui nous montre les grands avantages qu'assurerait au Canada, un canal de 22 pieds de profondeur.

Après vous avoir présenté l'historique des travaux entrepris pour cette voie, permettez-moi de vous montrer quelques-uns des nombreux avantages que le commerce retirerait de la construction de ce canal.

La distance entre Montréal et la Baie Georgienne comprend 440 milles, exclusivement sur le territoire canadien. Sur ces 440 milles, 412 peuvent se parcourir par lacs et rivières, et il n'y aurait que 28 milles de canal proprement dit, avec 27 écluses, contre 49 que l'on trouve sur la route du St-Laurent.

Au moyen de ces écluses, un bateau de 12,000 tonnes. pourrait filer à une vitesse de 12 milles à l'heure, et il ne lui faudrait que 50 heures pour franchir la distance entre Montréal et le Lac Huron.

Au point de vue des distances par cette route, Chicago serait 412 milles et Duluth 424 milles plus près de Montréal que New-York, et Liverpool 806 milles plus près de Duluth que New-York.

Quant à la question du coût, quelles dépenses faudra-t-il faire

pour la construction de ce canal ? D'après les rapports, le Canada devra débourser une somme de 90 millions de dollars, mais d'un autre côté, d'après le calcul des ingénieurs, on pourra développer un pouvoir électrique d'un million c. v. Or en prenant le prix minimum de $5,00 par c. v., le Canada retirerait 5 ½ o/o sur un capital de $90,000,000,00, c'est-à-dire un revenu suffisant pour couvrir l'intérêt sur la dépense, et je passe sous silence l'immense développement industriel que va créer ce million de chevaux-vapeur.

Si l'on adopte la route de la rivière des Prairies, Montréal aura à sa porte 148.480 c. v. électriques, et je vous suggère, Messieurs, l'agréable pensée du développement industriel et manufacturier qui en résulterait pour l'île de Montréal.

Considérons maintenant les avantages de cette route, au point de vue du transport commercial.

Le Nord-Ouest se développe avec une vitesse extraordinaire, et ses récoltes qui font la richesse du Canada, augmentent d'année en année, mais pour donner de la valeur à cette énorme quantité de grain, il faut la transporter sur le marché du monde, Londres et Liverpool, et peut-on se figurer avec justesse ce que peut être le déplacement de cent, deux cents millions de minots de blé ? Non, et il faut aller le demander aux compagnies de chemin de fer qui, avec tous leurs efforts et leur bon vouloir, ne peuvent arriver à les transporter.

C'est cette richesse de l'Ouest qui faisait dire, il y a quelques années à Sir W. Van Horne, au milieu d'un banquet, que le Canada au point de vue du transport, peut être comparé à un vaste entonnoir c'est-à-dire que son champ de production est bien immense pour avoir une voie d'écoulement si étroite. Et ne vous rappelez-vous pas avoir lu dans un journal de cette cité, qu'il y avait encore au Nord-Ouest, vingt millions de minots de blé de l'an dernier ? Devant ce développement si rapide de l'Ouest, on se demande comment l'on pourra transporter ses récoltes dans quelques années si nous nous croisons les bras, si nous retardons de nous mettre à l'œuvre. Il faudra dix ans pour accomplir ce travail de canalisation, et dans dix ans, nos fermiers seront au nombre de deux à trois millions et récolteront tous trois à quatre cents millions de minots. N'êtes-vous pas d'opinion comme moi, qu'il faudrait se mettre à l'œuvre immédiatement, si nous voulons retirer tous les avantages que cette route peut nous fournir, car le commerce une fois détourné, il est bien difficile de le ramener.

Même au point de vue militaire, ce canal serait d'une très haute importance ; il serait absolument à l'abri puisqu'il se trouverait construit en entier sur le territoire canadien. Qui ne se souvient qu'il y a 7 ou 8 ans on a tenté de faire sauter à la dynamite les écluses du canal Welland ? qui ne se rappelle que ce crime amena la condamnation à perpétuité de 3 coupables, dont l'un vient de mourir, paraît-il, mais dont les deux autres purgent encore leur sentence ?

Je ne veux pas vous retenir davantage par un exposé plus détaillé, car vous avez tous lu le discours de l'Hon. Sénateur Casgrain en 1909, et de M. C. A. Wilson, cette année ; les membres de cette Chambre ont de plus entendu la remarquable conférence de M. J. W. Poupore, et sont au courant du mémoire présenté à Sir Wilfrid Laurier, par une délégation des Chambres de commerce. Mais il y a un point sur lequel je veux attirer votre attention, dans la résolution en ce moment devant vous ; c'est, messieurs, le mode de construction, Je demande que la route de la Baie Georgienne, soit UNE ROUTE NATIONALE, CONSTRUITE PAR LE CANADA, POUR LE BÉNÉFICE DU CANADA.

Une compagnie demande actuellement au Gouvernement de garantir le montant nécessaire à la construction, en lui assurant que le Canada ne serait pas appelé à payer un seul sou d'intérêt sur le montant garanti.

C'est donc, Messieurs, que cette compagnie s'attend à faire des bénéfices considérables, et si bénéfices il y a, pourquoi le Canada ne les encaisserait-il pas ? Pourquoi le pays ne serait-il pas le propriétaire de ce canal, comme il l'est du canal du St-Laurent ? Pourquoi se mettrait-il dans l'obligation de combler des déficits, s'il y en a, et de ne rien retirer des profits, s'il en présente.

Si le développement de l'énergie électrique doit payer les intérêts sur le coût de cette route, pourquoi n'aurions-nous pas d'ici à la Baie Georgienne, une voie aussi libre que celle du St-Laurent ?

Il est facile de voir, Messieurs, quelle serait la position du commerce, si la route du St-Laurent était contrôlée par une compagnie, quant aux taux de péages ; et s'il fallait que la route de la Baie Georgienne soit sous un pareil contrôle, qu'arriverait-il ? Nous aurions là une anomalie que le gouvernement serait obligé de faire disparaître, en achetant tous les intérêts de la compagnie.

J'ai l'honneur, en terminant, de proposer la résolution suivante :

ATTENDU qu'il est d'absolue nécessité de donner au commerce de l'Ouest un débouché vers l'Est par la route la plus courte afin de mettre le producteur de l'Ouest en communication plus directe avec le St-Laurent et l'Europe, et mettre les producteurs plus immédiatement rapprochés des centres des marchés européens ;

ATTENDU que la construction du canal de la Baie Georgienne donnera ce résultat en réduisant la distances entre les provinces de l'Ouest, Chicago et Liverpool, de près de mille milles ;

ATTENDU qu'en diminuant les distances, on diminuera le prix du transport, ce qui permettra l'exploitation de produits pauvres qui ne peuvent supporter le fret par chemin de fer ;

ATTENDU que nos voisins sont à dépenser cent millions pour mettre en communication le Lac Erié et New-York, par un canal de 14 pieds ;

IL EST RÉSOLU que la Fédération des Chambres de commerce de la province de Québec, à son assemblée tenue à Montréal, le 25 mai 1910, approuve le projet de la construction de la route de la Baie Georgienne dans le plus court délai possible.

Cette Fédération prie le Gouvernement de faire de cette route une route nationale, et de prendre à sa charge les travaux nécessaires pour rendre cette route navigable à 22 pieds, suivant les recommandations des ingénieurs qui ont fait les plans et estimés de cette route.

La Fédération est convaincue que cette route donnera au Canada un grand développement agricole et industriel par l'immense pouvoir hydraulique que cette route mettra à la portée des industries du Canada.

M. AQUILA JASMIN, de Lachine. — Je seconderai cette proposition.

LE PRÉSIDENT. — Avant de mettre la proposition au vote, je demanderai si quelques-uns des délégués désirent ajouter quelques observations sur cette question.

M. S. C. RIOU. — Il n'y a rien à ajouter, le travail est parfait.

M. JASMIN. — Tout est dit, M. le Président.

M. PARADIS. — Permettez-moi de dire que la Chambre de commerce de Québec a déjà exprimé son opinion sur cette question et qu'elle a appuyé un projet semblable à celui-là.

LE PRÉSIDENT. — Cette proposition est-elle adoptée ?

Tous. — Unanimement.

Le Président. — La proposition est déclarée adoptée.

LES COLIS POSTAUX

Service Extérieur et Service Intérieur

M. A. H. Hardy. — La Chambre de commerce du district de Montréal, dont j'ai l'honneur d'être l'un des délégués, s'est occupée activement de cette question du service extérieur des colis postaux, et elle a envoyé, par l'entremise de M. W. F. Hathevay, son représentant au septième congrès des Chambres de commerce de l'Empire tenu à Sydney, Australie, du 14 au 17 septembre 1909, une résolution demandant l'adoption d'un tarif uniforme dans tout l'Empire Britannique, basé sur celui en vigueur entre le Royaume-Uni et la Nouvelle-Zélande. A ce Congrès la résolution suivante a été adoptée à l'unanimité, savoir :

" That in view of the important role which parcels play in fostering trade between manufacturing and consuming countries, and especially between the Mother Country and the Colonies, it is desirable that postal rates on parcels within the Empire, be reduced to the lowest possible level on a similar basis to that recently adopted between Great Britain and New Zealand ".

Ce tarif est comme suit :

Jusqu'à 3 lbs, 1 s. ou environ 25 c. ; jusqu'à 7 lbs, 2 s. ou environ 50 c. ; jusqu'à 11 lbs, 3 s. ou environ 75 c.

Maximum du poids, 11 lbs.

Pour colis ne dépassant pas 4 pds., en longueur et circonférence comprises et pour colis dépassant 4 pds., mais pas plus que 6 pds., longueur et circonférence comprises comme suit :

Jusqu'à 3 lbs, 2 s. ou environ 50 c. ; jusqu'à 7 lbs, 3 s. ou environ 75 c. ; jusqu'à 11 lbs, 4 s. ou environ $1,00.

Maximum du poids, 11 lbs.

Je crois comprendre que les gouvernements sont en faveur de ce tarif uniforme et j'ai lieu d'espérer qu'un arrangement se concluera en ce sens avant longtemps.

Le 19 octobre dernier notre comité des Transports réitérait la même résolution envoyée au congrès de Sydney, et dans un rapport

de la même date, le même comité signalait l'anomalie qui existe dans les tarifs entre la France et diverses parties de l'Empire Britannique et priait le Gouvernement canadien de bien vouloir modifier ces tarifs de manière à faire bénéficier le Canada du tarif minimum, et par ce fait, faciliter le commerce par colis-postaux qui parait devenir un facteur important de relations commerciales.

Notre tarif avec la France est comme suit :

1 lbs, 42 c ; 2, 50 c. ; 3, 58 c. ; 4, 76 c. ; 5, 84 c. ; 6, 92 c. ; 7, $1,00 ; 8, $1,18 ; 9, $1,21 ; 10, $1,34 ; 11, $1.42.

La France avec le Canada :

Jusqu'à 1 kilo 360 gr. (3 lbs) 2 75 ou 55 c. ; de 1 kilo 360 gr. jusqu'à 3 kilos (7 lbs), 4 75 ou 95 c. ; de 3 kilos 360 gr. jusqu'à 5 kilos (11 lbs), 6,75 ou $1,35

Tandis que la France a le tarif suivant avec Terre-Neuve et les Antilles-Anglaises :

Jusqu'à 1 kilo 360 gr. (3 lbs). 2,90 ou 40 c. ; de 1 kilo à 3 kil. (7 lbs), 3.24 ou 65 c. ; de 3 kilos à 5 kilos (11 lbs), 4.50 ou 90 c.

Je comprends que le gouvernement français et le nôtre en viendront à un arrangement satisfaisant avant longtemps. L'Honorable M. Rodolphe Lemieux, ministre des Postes, a déclaré à son retour d'Europe en décembre dernier ce qui suit :

" Pendant mon voyage, j'ai engagé des négociations avec le gouvernement français pour obtenir une réduction de taux pour les colis-postaux, et j'ai raison de croire, qu'aussitôt qu'une ligne directe entre la France et le Canada sera établie, la réduction demandée nous sera accordée. Ce serait un puissant corollaire du traité franco-canadien.

Dans un tableau annexé au rapport de notre comité des Transports du 19 octobre dernier et transmis au Gouvernement, était signalée aussi l'anomalie dans les tarifs entre le Canada, les Antilles Anglaises et Terre-Neuve.

Depuis cette date un arrangement a été conclu avec notre gouvernement et les Antilles Anglaises et nous avons depuis le premier janvier dernier, un tarif uniforme de 12 c. par lb., avec limite de poids à 11 lbs avec la Barbade, la Jamaique, les iles Sous-le-Vent, les Bermudes, Trinité, etc., ce qui veut dire une diminution considérable dans le tarif et une augmentation dans la limite du poids dans certains cas. Il n'y a encore rien de fait avec Terre-Neuve. L'Angleterre envoie à Terre-Neuve ses colis-postaux au tarif suivant :

Jusqu'à 3 lbs, 1 s. ou 25 c. ; jusqu'à 7 lbs, 2 s. ou 50 c. ; jusqu'à 11 lbs, 3 s. ou 75 c.

Et nous payons comme suit :

1 lb, 15 c. ; 2, 30 c. ; 3, 45 c. ; 4, 60 c. ; 5, 75 ; 6, 90 ; 7, $1,05.

Maximum du poids, 7 lbs.

Si tous les Gouvernements de l'Empire sont d'accord avec la base du tarif de la Nouvelle-Zélande, la question de Terre-Neuve et de toutes les Colonies Anglaises sera résolue.

Permettez-moi de vous signaler en terminant que les Etats-Unis ont une entente internationale (International Convention for Parcels-Post) avec les pays suivant au tarif uniforme DE 12 C. PAR LIVRE, savoir : Australie, Autriche, Bahamas, Barbades, Belgique, Bermudes, Bolivie, Chili, Hong-Kong, Colombie, Costa-Rica, Mexico, Guyane Anglaise, Indes, Occidentales danoises (St-Crois, St-Jean, St-Thomas), Danemark, Equateur, Ecuador, France, Allemagne, Angleterre, Guatemala, Honduras(Anglais), Honduras(République) Italie, Jamaique, Japon (compris Formosa, Karafuto-Le-Saghalien Japonais et la Corée). Iles Sous-le-Vent au complet, Terre-Neuve, Nouvelle-Zélande (compris les Iles Fanning), Nicaragua, Norwege, Pérou, Salvador, Suède, Trinité (compris Tabago), Uruguay, Vénézuéla, Hollande, Grenada, Saint-Vincent, Grenadines et Sainte-Lucie.

Les conditions de la convention sur les colis-postaux s'appliquent à Hawai, Porto-Rico, les Philippines, Guari-Tutuilla et la Zone du Canal. Je n'ai pas de commentaires à faire à ce sujet. Le temps n'en est pas encore arrivé, mais peut-être que plus tard il sera dans l'intérêt du Canada, d'établir des relations commerciales avec plusieurs de ces pays qui ne nous connaissent pas encore et que nous ne connaissons pas non plus, et nous aurons à commencer par l'établissement d'un tarif réduit sur les colis-postaux.

Vous voyez que nous avons devancé votre Commission du commerce pour améliorations dans nos relations commerciales avec les Antilles Anglaises par une réduction du tarif sur les colis-postaux.

SERVICE INTÉRIEUR DES COLIS-POSTAUX

Tout d'abord, vous me permettrez de rappeler à votre attention deux règlements importants du département des Postes du Canada, qui se lisent comme suit :

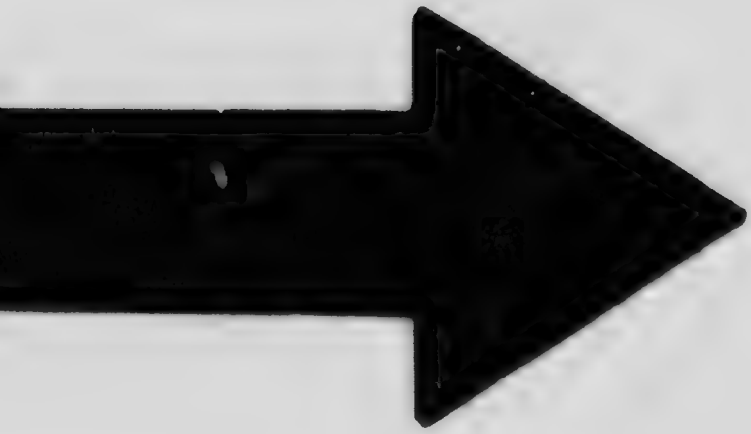
Réglement 244. — Le service postal, par sa nature, est constamment susceptible d'améliorations et de développement. Le public en peut rendre le fonctionnement plus efficace en envoyant au Ministre des Postes des renseignements concis et exacts au sujet des arrangements défectueux. Il faut toutefois se rappeler que dans un système aussi étendu et aussi compliqué que celui du service des postes, les changements ne doivent s'effectuer qu'avec beaucoup de précaution et qu'après mûr examen.

Règlement 245. — Il faut généralement du temps pour effectuer des changements importants, car, même après que la nécessité en a été reconnue, il peut y avoir d'anciens contrats dont il faut que le département se décharge, ce qui ne peut se faire qu'après avis aux entrepreneurs, ou que des soumissions pour de nouvelles entreprises aient été demandées par annonces publiques, avant que la décision puisse avoir des résultats pratiques.

En vous exposant ce travail, je n'ai pas l'intention de critiquer le gouvernement, car l'Honorable Ministre des Postes a rempli sa tâche d'une manière libérale et pratique. Il a inauguré grand nombre de réformes qui ont rendu des services considérables au commerce et au public en général. Nous lui devons de la reconnaissance.

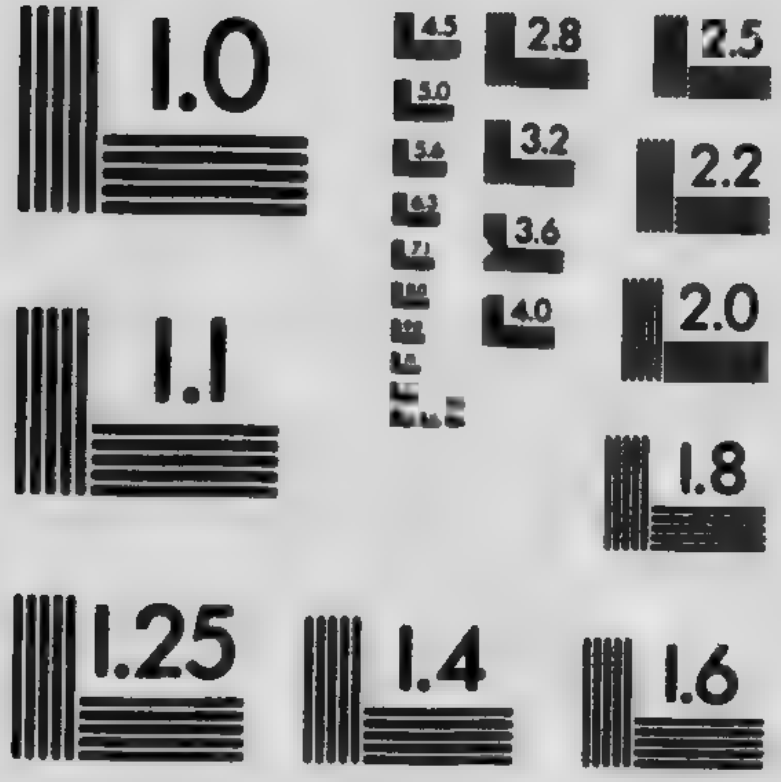
Ce que je veux vous soumettre, c'est plutôt une comparaison des tarifs sur les colis-postaux dans quelques pays de l'Europe avec les nôtres, et faire quelques suggestions que je vous demande bien de considérer sérieusement ; car de l'avis de bon nombre d'hommes d'affaires, le temps me paraît arrivé de demander à notre gouvernement de remettre à l'étude cette importante question d'un tarif moins élevé par tout le Dominion. En 1906-07, cette question a été soulevée au parlement et la plus forte objection a été que ce système favoriserait les grands magasins à rayons au détriment des marchands-détailleurs ordinaires de la campagne et même des villes.

J'oserais dire maintenant qu'une échelle nouvelle de tarifs sur les colis-postaux favoriserait plutôt cette dernière classe et je tâcherai de vous le démontrer quand je vous aurai exposé ces tarifs dans divers pays. Un point sur lequel nous serons tous d'accord, c'est que les gens qui ont pris l'habitude de commander de ces grands magasins recevront toujours leurs marchandises, soit par express, soit par la poste et c'est ainsi que le plus souvent, les compagnies d'express ou de transports se créent de gros revenus que le gouver-



MICROCOPY RESOLUTION TEST CHART

(ANSI and ISO TEST CHART No. 2)



APPLIED IMAGE Inc
1653 East Main Street
Rochester, New York 14609 USA
(716) 482 - 0300 - Phone
(716) 288 - 5989 - Fax

nement devrait se faire, mais d'une manière plus libérale et plus raisonnable que les Cies d'express.

Voici maintenant une comparaison détaillée des tarifs ;

Tarif au Canada

1 c. par once ou fraction d'once.

Dimensions. — La limite du poids est de 5 lbs. et le maximum des dimensions est de 30 pouces en longueur et de 1 pd en largeur et en épaisseur ; mais la longueur et la circonférence combinées d'aucun paquet ne peuvent excéder 6 pds.

Tarif en Angleterre

1 lb. et au-dessous	3 d.	ou environ	6 c.
1 lb. jusqu'à 2 lbs.	4 d.	"	8 c.
2 lbs. jusqu'à 3 lbs.	5 d.	"	10 c.
3 lbs. jusqu'à 4 lbs.	6 d.	"	12 c.
4 lbs. jusqu'à 5 lbs.	7 d.	"	14 c.
5 lbs. jusqu'à 6 lbs.	8 d.	"	16 c.
6 lbs. jusqu'à 7 lbs.	9 d.	"	18 c.
7 lbs. jusqu'à 8 lbs.	10 d.	"	20 c.
8 lbs. jusqu'à 9 lbs.	11 d.	"	22 c.
9 lbs. jusqu'à 11 lbs.	12 d.	"	25 c.

La limite du poids est de 11 lbs., et le maximum des dimensions est de 3 pds., 6 pouces, en longueur, et la longueur et la circonférence combinées d'aucun paquet ne peuvent excéder 6 pds.

Afin de vous montrer que notre système est défectueux, je dois vous dire que nous pouvons envoyer en Angleterre et plusieurs autres pays de l'Europe des colis-postaux jusqu'à 11 lbs. avec un tarif moins élevé que notre tarif pour l'intérieur. Exemple. — Le tarif pour colis-postaux du Canada à l'Angleterre est comme suit :

	Canada-Angleterre	Canada-Intérieur
1 lb.	12 c.	16 c.
2 lbs.	24 c.	32 c.
3 lbs.	36 c.	48 c.
4 lbs.	48 c.	64 c.
5 lbs.	60 c.	80 c.
6 lbs.	72 c.	96 c.

Si la limite du poids était augmentée au Canada, le tarif actuel serait :

	Canada-Angleterre	Canada-Intérieur
7 lbs.	84 c.	1.12 c.
8 lbs.	96 c.	1.28 c.
9 lbs.	1.08 c.	1.44 c.
10 lbs.	1,20 c.	1.60 c.
11 lbs.	1.32 c.	1.76 c.

Tarif en France

Jusqu'à 3 kilogrammes livrable en gare (le kilogramme pèse un peu plus que 2 1/5 lbs.), 60 centimes environ 12 c. ; a domicile, 85 centimes environ 17 c.

3 kilogr. jusqu'à 5 kilogr., en gare 80 centimes environ 16 c. ; a domicile 1 fr. 05 centimes environ 21 c.

5 kilogr. jusqu'à 10 kilogr., en gare, 1 fr. 25 cts. environ 25 c. ; a domicile, 1 fr. 50 cts environ 30 c.

Le maximum du poids peut atteindre 10 kilogrammes.

Dimensions — Volume

Aucune condition de volume ou de dimension n'est exigée pour les colis jusqu'à 5 kilos, circulant à l'intérieur. Les colis de 5 à 10 kilos ne peuvent excéder la dimension de 1 mètre 50 sur une face quelconque.

Colis Encombrants

Il peut être accepté des colis encombrants moyennant une taxe additionnelle de 50 o/o en sus du tarif ordinaire (non compris le droit de timbre). Sont admis comme non encombrants les colis qui ne dépassent pas 1 mètre en longueur et 20 centimètres en largeur ou épaisseur et qui renferment des parapluies, cartes, plans ou objets similaires. Sont considérés comme colis encombrants les colis dépassant un mètre 50 dans un sens quelconque et qui par leur forme ne se prêtent pas facilement au chargement avec d'autres colis ; ceux qui sont volumineux ou qui demandent des précautions spéciales telles que plantes et arbustes en panier, cages vides, boîtes à cigares vides en fardeaux, cartons et boîtes à chapeaux, meubles, rouets, vélocipèdes, boîtes renfermant des abeilles.

Déclaration de Valeur

Il peut être accepté des colis avec déclaration de valeur jusqu'à

la limite de frs. 500. Les colis sans valeur déclarée ne peuvent contenir ni espèces monnayées, ni matières d'or et d'argent, ni autres effets précieux. Le droit supplémentaire d'assurance à percevoir pour la déclaration de valeur est uniformément de 10 centimes jusqu'à frs. 500.

Remboursement

Les colis postaux peuvent être grevés de remboursement jusqu'à frs. 500. Tarif 60 centimes (y compris le droit de timbre de 10 centimes) si le montant du remboursement doit être payé en gare ou au bureau et de 25 centimes s'il doit être payé à domicile.

Tarif en Suisse

Jusqu'à	1/2	kilogr.	15 cts.	ou environ	3 c.
"	2 1/2	"	25 cts.	"	5 c.
"	5	"	40 cts.	"	8 c.
"	10	"	70 cts.	"	14 c.
"	15	"	1.00 cts.	"	20 c.
"	20	"	1.50 cts.	"	30 c.

Pour les colis au-dessus de 20 kilos, il y a un tarif spécial selon la distance et le poids.

Tarif en Allemagne

En Allemagne, le tarif est basé sur la distance et divisé en 6 zones.

Zone 1. — Distance jusqu'à 10 milles.

Jusqu'à 5 kilos, 25 pfg. ou environ 6 c. ; de 5 à 6 kilos, 30 pfg. ou environ 7 1/2 c., et ainsi de suite avec une augmentation de 5 pfg. ou environ 1 1/4 c. par kilo ou fraction de kilo jusqu'à 25 kilos qui e[illegible] 1 m. 25 pfg. ou 31 c.

Zone 2. — Jusqu'à 20 milles.

Jusqu'à 5 kilos, 50 pfg. ou environ 12 1/2 c., augmentation de 10 pfg. ou environ 2 1/2 c. par kilo ou fraction de kilo. Jusqu'à 25 kilos, 2 m. 50 pfg. ou 62 c.

Zone 3. — Jusqu'à 50 milles.

Jusqu'à 5 kilos, 50 pfg. ou environ 12 1/2 c. avec augmentation de 20 pfg. ou 5 c. par kilo ou fraction de kilo. Jusqu'à 25 kilos, 4 m. 50 pfg ou $1.12.

ZONE 4. — Jusqu'à 100 milles.

Jusqu'à 5 kilos, 50 pfg. ou environ 12 1/2 c. avec augmentation de 30 pfg. ou 7 1/2 par kilo ou fraction de kilo. Jusqu'à 25 kilos, 6 m. 50 pfg. ou $1.62.

ZONE 5. — Jusqu'à 100 milles.

Jusqu'à 5 kilos, 50 pfg. ou environ 12 1/2 c. avec augmentation de 40 pfg. ou 10 c. par kilo ou fraction de kilo. Jusqu'à 25 kilos, 8 m. 50 pfg. ou $2.12

ZONE 6. — Toute distance au-dessus de 150 milles

Jusqu'à 5 kilos, 50 pfg. ou environ 12 1/2 c., avec augmentation 50 pfg. ou environ 12 1/2 c. par kilo ou fraction de kilo. Jusqu'à 25 kilos, 10 m. 50 pfg. ou $2.62.

Vu l'étendue de notre pays, un tarif calculé d'après la distance serait peut être le plus pratique.

Il est bien reconnu que l'échange de colis-postaux avec tarif de transport raisonnable entre pays, est un des moyens les plus efficaces pour nouer des relations nouvelles ou pour améliorer des relations commerciales déjà établies. Chaque échange commercial qui se fait entre nations, quelque petit qu'il soit, rend possible un autre échange. Multiplions ces échanges et nous finirons par avoir un beau résultat au point de vue commercial. Si les grandes nations sont d'accord sur cette question, je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas en faire autant entre chaque partie du Canada, en établissant aussi un système de colis-postaux avec un tarif réduit et une augmentation de la limite des dimensions et du poids de ces colis.

Comme je l'ai dit déjà, vu la grande étendue de notre pays, nous pourrions adopter un système calculé sur la distance. De cette manière, le gouvernement, avec le temps, et je crois sincèrement, en peu de temps se créerait des revenus et satisferait le public, tout en établissant des relations plus intimes entre les différentes provinces du Dominion.

Voici quelques détails sur les avantages qu'en retireraient les divers éléments :

LES INDUSTRIELS ET LES MARCHANDS EN GROS

Ils enverraient plus régulièrement, soit à leurs voyageurs, ou aux marchands-détailleurs, échantillons (gros volume) ou marchandises qu'ils retiennent plusieurs jours à cause des tarifs excessifs

des Cies d'express. Il arrive assez souvent que les voyageurs ou marchands perdent la vente de divers articles à cause de retard dans l'envoi.

Actuellement dans presque toutes les maisons, les échantillons pour voyageurs sont gardés jusqu'à la fin de chaque semaine, tandis qu'avec un système de colis-postaux, ces échantillons pourraient être envoyés chaque jour. Ceci est surtout important dans le commerce des nouveautés et pour le bien du marchand-détailleur, puisque s'il arrive une marchandise nouvelle, il est dans son intérêt de se la procurer de suite, et d'empêcher ses clients de s'adresser aux grands magasins à rayons. Ceci peut s'appliquer aussi à d'autres lignes de commerce.

Marchands-Détailleurs

Je vois encore beaucoup d'avantages pour le marchand-détailleur ordinaire. Les taux d'express l'effraient à ce point que la moitié du temps il aime mieux se passer de certains articles et assez souvent mécontenter ses clients que de payer les frais d'express. Il se passera même de choses indispensables et ceci est une des principales causes qui a forcé une certaine classe dans la campagne et dans les petites villes à commander dans les grands magasins à rayons. Avec un système perfectionné de colis-postaux, le marchand-détailleur pourrait s'approvisionner de jour en jour de certains articles, se procurer les dernières nouveautés, donner satisfaction à sa clientèle et la conserver. Il y aurait aussi une autre chose qui favoriserait le marchand-détailleur ordinaire : C'est ce qu'on appelle vulgairement les commissions, d'un endroit à l'autre entre parents et amis. Faisons comprendre au public, les facilités de transport de colis-postaux, ces commissions se multiplieront et le marchand-détailleur en aura le bénéfice. Je demande aux marchands-détailleurs de noter cela.

Le Public en Général

Je n'énumèrerai que brièvement les cas où ce service serait accepté avec enthousiasme et apprécié à mesure qu'il fonctionnerait : commandes ou commissions entre parents, amis, etc., d'un endroit à l'autre ; envois de cadeaux ; échanges de cadeaux entre parents, amis, etc. ; cadeaux de noces ; cadeaux d'anniversaires de naissance, de mariage ; cadeaux de parrains et marraines, bienfaiteurs, bienfaitrices, etc. ; envoi de colis par des parents ou amis à des connais-

sances ou membres de la famille dans d'autres endroits ; envoi de colis à des enfants dans les collèges, écoles, autres institutions ou établissements ; envoi de colis, cadeaux, charités aux bazars et kermesses, institutions de charité, paroisses, missions, etc. ; colis d'objets oubliés, etc., etc. Réunissons tous ces détails et nous constaterons leur importance.

J'oubliais de mentionner les services que rendrait ce système aux sénateurs, ministres, députés, employés du Gouvernement, employés de Chemins de fer et toutes les personnes qui souvent sont éloignées de leur domicile.

Après avoir considéré tous les détails que je viens de donner, je vous demande de bien vouloir porter votre attention sur les résultats précieux que présenterait ce système perfectionné de colis-postaux. — 1° dans l'éducation des masses, même dans les coins les plus reculés du Dominion. — 2° dans le rapprochement et la bonne entente entre les provinces. — 3° dans l'échange commercial entre ces diverses provinces. — 4° dans l'amélioration des relations commerciales entre fabricants, marchands de gros, marchands-détailleurs et consommateurs. Le nombre de colis qui s'expédient aujourd'hui soit par express ou autres moyens de transport doublerait et même triplerait dans peu de temps et je suis sûr que ceux qui sont contre cette mesure, aujourd'hui en deviendraient les plus fervents apôtres avant longtemps. Le système fonctionne admirablement bien en Angleterre, France, Suisse et Allemagne. Il rend d'immenses services au commerce, au public de ces pays, en même temps qu'aux étrangers qui passent par ces pays, soit comme gens d'affaires, soit comme touristes.

Ce service de colis-postaux s'imposera de plus en plus à mesure que s'ouvriront toutes ces régions nouvelles de l'Ouest et de la province de Québec, et de nature il appartient au gouvernement d'en prendre le plein contrôle aussi vite que possible.

En terminant, Messieurs, je me mets entièrement à votre disposition pour toute autre information détaillée que vous pourriez demander.

M. A. F. Révol. — Au nom de la Chambre de commerce française de Montréal, je tiens à remercier M. Hardy du passage de son rapport où il a particulièrement fait allusion à la taxe sur les colis-postaux entre la France et le Canada. J'ai eu l'occasion de voir M. Lemieux il y a quelques jours et je sais qu'il est en pourparlers avec

M. Millerand, ministre des postes et télégraphes en France pour mettre ce projet d'un tarif réduit en application le plus tôt possible. M. Lemieux a dit que ce tarif dépendait surtout d'une ligne directe. Or, il existe actuellement une ligne directe : le service de la ligne Allan. Ce service est lent, mais nous demandons quand même, en France et au Canada, que l'on applique un tarif réduit, même au service lent actuel ; car pour une différence de deux ou trois jours, ou même de quatre jours, il y a beaucoup de maisons françaises qui préfèreraient payer moins cher plutôt que de payer plus cher et aller plus vite.

Je crois que dans un avenir très prochain, nous pourrons peut-être avoir ce service à prix réduit, même avec la ligne actuelle.

Je crois que si cette Fédération voulait insister pour avoir un tarif réduit, il y aurait avantage, même avec le service très lent de la ligne Allan. Ce serait un début. On parle d'un service direct par la Canadian Northern, qui ferait arrêter ses bateaux à Cherbourg.

Si l'on commençait avec la ligne Allan, toute lente qu'elle est, ce serait le commencement d'un service, et je crois que dans un avenir très rapproché, nous aurions un service supérieur.

Le Président. — Nous avons adopté le principe de mettre toutes les résolutions par écrit ; alors, je prierais M. Hardy — ou M. Re[illegible] préparer une résolution, et cet après-midi, à l'ouvertur[illegible]ce, nous pourrons peut-être l'adopter sans discussion, [illegible]vons qu'il est préférable que les proposeurs et les secon[illegible]vent leurs résolutions afin que chacun des membres ici présents puissent donner son appréciation en meilleure connaissance du texte.

Séance de l'après-midi du 25 mai 1910

M. A. H. Hardy. — Je proposerai la résolution suivante relativement aux colis-postaux, quant au service extérieur.

Que dans le service extérieur des colis-postaux, le tarif existant actuellement entre le Canada et l'Angleterre soit appliqué toutes les fois qu'il existe un service de paquebots direct entre le Canada et tout autre pays — que ce tarif soit appliqué dans le plus bref délai aux paquets envoyés par la ligne directe (Allan SSI) entre le Canada et la France — que la limite du poids reste à 5 kilos, que la déclaration de valeur et le remboursement soient établis comme dans le

système français. Ce premier service direct, quoique lent, serait d'un grand avantage entre les deux pays et serait un complément indispensable au récent traité franco-canadien.

M. C. A. Dubé. — Je seconderai cette proposition.

Tous. — Adopté.

2° — Service intérieur.

M. A. H. Hardy. — J'ai l'honneur de plus de soumettre la proposition suivante :

Attendu que les colis-postaux sont un facteur important pour le développement des relations commerciales ;

Attendu que la réduction du coût de ce moyen de transport de marchandises entre les diverses provinces du Canada contribuerait à un accroissement considérable d'affaires entre les différentes parties du pays ;

Attendu que les classes commerciales et le public en général se plaignent des taux excessifs chargés par les compagnies d'express qui ne livrent pas les colis dans tous les endroits ;

Cette Fédération croit devoir solliciter des autorités compétentes de vouloir bien mettre à l'étude, la question des mesures à prendre pour réduire les tarifs des colis-postaux dans le service intérieur du département des postes du Canada, dans l'intérêt du commerce et du public, et que ces tarifs soient basés sur la distance vû la grande étendue de notre pays.

Le Président. — Cette proposition est-elle secondée ?

M. Fred. C. Larivière. — Je m'objecte à la dernière proposition, et ce pour les raisons suivantes : Ce serait de nature à détourner le commerce local dans les campagnes en faveur des marchands des grands centres, et surtout des magasins à rayons, au détriment des commerçants locaux. Une réduction dans le tarif des colis-postaux et une augmentation du volume des colis pouvant être expédiés par la poste aurait pour effet de détourner une grande partie du commerce qui se fait actuellement par les marchands locaux. Ceci, joint à la grande annonce faite par les grands magasins à rayons, engagerait les habitants des campagnes à envoyer leurs commandes à ces grands magasins, au grand détriment du commerce de détails dans toutes les localités. Devrait-on favoriser une mesure de ce genre ?

M. S. C. Riou. — Je suis absolument de l'opinion de M. Lari-

vière. Réellement, ce serait un désastre pour le commerce des campagnes Le commerçant de la campagne s'est établi dans une localité qu'il a choisie avec l'espoir légitime d'être encouragé par la population au milieu de laquelle il vit. Il commande des marchandises au marchand de gros, il les reçoit, et il s'attend qu'il va les écouler. Si, d'un autre côté, ceux qui sont dans la même localité que lui se servent du système postal pour faire venir leurs marchandises des magasins à rayons, le marchand local ne pourra écouler son stock. Et alors, faute de ventes, comment paiera-t-il ses fournisseurs ?

Ce serait au détriment du commerce du pays en général, au détriment du détailleur comme au détriment du marchand de gros et du manufacturier. Il faut que la concurrence s'établisse uniformément, par les moyens en usage, par les aptitudes de chacun des commerçants, et non pas avec l'aide du gouvernement, ce qui serait certainement un avantage procuré aux magasins à rayons au détriment des magasins de détail dans les campagnes.

Je crois que cette question mérite une plus sérieuse considération qu'une simple proposition ou motion, et qu'elle devrait rester sur la table, non pour être envoyée aux calendes grecques, mais sans être votée pour le moment. Et c'est la proposition que je vais faire, à savoir : que la seconde partie de la proposition faite par M. Hardy, concernant le service intérieur des colis-postaux, reste sur la table pour être mise à l'étude.

M. A. H. Hardy. — Je crois qu'il serait à propos, au moins, de demander au gouvernement de mettre cette question à l'étude.

Le Président. — Vous consentez à ce que la motion reste sur la table ?

M. Hardy. — Je n'y ai pas d'objection.

M. S. C. Riou. — Nous avons déjà adopté, à la demande de M. C. A. Dubé, une motion qui, je crois, est de nature à fournir un remède à ce mal. Si les compagnies d'express chargent trop cher...

M. C. A. Dubé. — Je parlais des compagnies de navigation.

Le Président. — Il est entendu que cette question reste sur la table pour étude.

NAVIGATION D'HIVER

M. PHILIPPE PARADIS (Québec), 1er vice-président de la Fédération. — Monsieur le Président, je comprends qu'un bon nombre de délégués desirent partir ce soir et je serai bref.

Cette question de la navigation d'hiver n'est pas nouvelle. Des expériences qui ont été faites dans le passé nous en ont démontré la possibilité absolue. Autrefois on croyait à des difficultés insurmontables, mais aujourd'hui, par les croisières qui ont été faites durant ces dernières années, entr'autres par le " Montcalm " et le " Lady Grey " ainsi que d'autres navires, on constate que la navigation d'hiver sur le St-Laurent, du moins dans la partie où ces croisières ont été faites, est très possible.

J'ai, par devers moi, le rapport d'un délégué de la Chambre de commerce de Québec qui avait été envoyé à bord du " Lady Grey " en 1908, ainsi que le rapport d'un second délégué, un ingénieur civil un délégué de la Chambre de commerce et à part cela, une conférence faite en 1900 par M. J. X. Perrault, un ancien président de la Chambre de commerce de Montréal. Vous avez aussi dans ce même document des notes d'un M. Nodin de Paris, expert en la matière. Je vais déposer ces notes sur la table.

Prenant pour admis que vous reconnaissez la possibilité de la navigation d'hiver, je vais en venir immédiatement à proposer ma résolution qui se lit comme suit

" La Fédération des Chambres de commerce de la province de Québec, s'appuyant sur les nombreuses expériences faites durant ces dernieres années par plusieurs navires notamment le " Montcalm " et le " Lady Grey ", désire exprimer son croit à la possibilité de la navigation d'hiver sur le St-Laurent. [illegible] uemment elle prie le Gouvernement Fédéral de persister dans [illegible] bles efforts pour pouvoir établir d'une manière conclusive la [illegible] bilité de cette navigation, et comme meilleur moyen d'atteindre cette fin, elle lui suggère de consacrer tout spécialement à ce service " Montcalm " ou le " Lady Grey " ou bien de subventionner généreusement toutes lignes de navires qui voudraient s'en charger [illegible] n point quelconque du golfe à un autre point aussi rapproché que possible de la tête de la navigation. "

M. PELTIER (Trois-Rivières). — Nous a[illegible] hiver, à Trois-Rivières, de voir passer le " [illegible] le

" Montcalm " qui ont fait un service excellent. J'ai cru savoir que le " Lady Grey " et le " Montcalm " devraient hiverner à Trois-Rivières sous peu, et nous construisons des quais où ces bateaux pourraient s'abriter ; même les subventions sont votées pour effectuer ces travaux. Je crois que nous devons supporter cette motion et je la seconde avec plaisir.

LE PRÉSIDENT. — Cette proposition est-elle adoptée ?

TOUS. — Adoptée.

LA CODIFICATION DES LOIS COMMERCIALES DU CANADA

M. F. BOURBONNIÈRE (Secrétaire). — Cette question est bien familière, je crois, à tous les hommes d'affaires, et je n'aurai pas besoin d'insister longtemps pour plaider la cause des avantages susceptibles d'être retirés de la publication d'un ensemble ou compilation de toutes les lois usuelles d'intérêt commercial, dans un volume aussi restreint que possible, qui mette à notre portée tous les renseignements indispensables à la transaction des affaires. Des résolutions dans le même sens ont déjà été adoptées par des congrès tenus par les Chambres de commerce de l'empire. Et ces résolutions-là ont une autorité absolument particulière, j'oserais dire dans tout l'univers, parce qu'elles viennent d'un milieu anglais, qui, comme on le sait, a toujours été réfractaire à tout projet de codification. Cette idée qui nous parait absolument naturelle, à nous, descendants de race latine, est pour ainsi dire continentale ; en Angleterre, elle a par de simples tentatives très modestes de codification sur des sujets spéciaux, par exemple, cristallisé les règles particulières aux sociétés, et ensuite aux lettres de change et billets promissoires.

Au Canada, comme vous le savez, nous sommes en présence de deux systèmes de droit : notre droit civil français, plus un ensemble de lois anglaises qui sont quelque peu différentes dans les huit autres provinces, mais qui ont certains grands traits généraux de ressemblance. Cette dualité est tellement remarquable, que dans la constitution de l'Amérique Britannique du Nord (1867) il y a une disposition spéciale qui pourvoit à une ratification éventuelle que l'autorité fédérale pourrait apporter comme couronnement à une assimilation de toutes les lois des provinces autres que celle de Québec.

Sans aller jusqu'à s[illegible]ter un code de commerce qui ne pourrait pas se faire sans un[illegible] préalable, je crois néanmoins que les autorités pourraient facile[illegible]nt nous en procurer indirectemen[illegible] les avantages sous forme d'extraits vulgarisés, imitant en cela tout simplement les précédents de la Grande Bretagne, qui ont toujours une grande autorité auprès du parlement et du gouvernement fédéral. En Angleterre, sous les auspices du département du Commerce, l'on s'[illegible]upe de réunir des renseignements sur les lois commerciale[illegible]s les pays de l'univers, et spécialement de l'Empire. Les Cha[illegible] de commerce de cette province ont eu, je crois, l'av[illegible]ntage de recevoir des brochures de ce genre et d'en apprécier tout l'intérêt utilitaire.

A Ottawa, on n'a pas encore, que je sache, été jusque-là, mais on met à la portée générale les lois commerciales et non commerciales des Statuts Révisés du Canada de 1906 en les imprimant en des brochures séparées qui sont vendues à un prix nominal.

Nous avons de plus les statuts provinciaux qui ont été révisés en 1909, et condensés en 7800 articles dont on publie certaines parties : v. g. la loi des licences (art. 903 à 1303 S. R. Q.), la loi des mines (art. 2098 à 2246 S. R. Q.), le code scolaire (art. 2521 à 3052 S. R. Q. 1909).

En France, on apprécie tellement l'idée de la codification que le code de commerce français de 1806, lequel a été pourtant un sujet d'orgueil pour la France et d'imitation pour toutes les nations, ne suffit plus à son désir actuel de progrès et que l'on veut maintenant créer un code de travail projeté le 15 avril 1905 — divisé en sept livres, dont les deux derniers, relatifs à la prévoyance, intéressent il est vrai les travailleurs mais ne légifèrent pas directement sur le travail — et non content de chercher à se le procurer, on a commencé par en décréter législativement la table des matières ; en d'autres termes, on a dressé le plan avant de faire la construction. Les en-têtes de chapitres sont tout préparés et, chose très curieuse, non seulement ces en-têtes de chapitres répondent à des statuts déjà sanctionnés, mais quelques-uns de ces en-têtes de chapitres n'ont pas même encore été l'objet d'aucun vote du parlement français.

Je me permettrai d'ajouter qu'une compilation comme celle-là aurait l'avantage d'unifier les lois de notre Dominion. Cette unification de lois ferait disparaître les "chattel mortgages" et autres anomalies que nous avons à regretter. Toute entente législative entre

pays voisins, de manière à rendre les lois semblables, non seulement en facilite la connaissance, mais favorise le maintien d'une juste égalité pour la protection générale du commerce et de l'industrie. Si nous perfectionnons la loi de la province de Québec, par exemple, nous avons la satisfaction de rendre service aux fournisseurs des autres provinces, dans le cas où ils deviennent créanciers dans des faillites de débiteurs résidant ou faisant affaires dans la province de Québec ; mais si la loi d'Ontario ne fournit pas une protection analogue aux fournisseurs de la province de Québec, lorsqu'il arrive une faillite dans Ontario, ceux de Québec se trouvent dans une position désavantageuse.

J'ai donc l'honneur de soumettre la proposition suivante :

" Cette Fédération croit devoir solliciter les autorités fédérales de procéder à la préparation et à la promulgation d'un Code de commerce régissant toutes les provinces de la Confédération de manière à faire disparaître autant que possible toutes les complications résultant des différences de statuts spéciaux aux diverses parties du pays, et à faciliter la connaissance et le fonctionnement de cette législation dans le plus grand intérêt du crédit général. "

M. S. C. Riou. — Je seconde cette proposition.

Tous. — Adopté.

DES MESURES DE NATURE A RENDRE PLUS EXPEDITIVE L'ADMINISTRATION DE LA JUSTICE

Le Président de la Fédération, M. Isaie Préfontaine, en sa qualité de délégué de la Chambre de commerce du district de Montréal, adresse la parole dans les termes suivants :

Messieurs,

Après les nombreuses études de jurisconsultes sur les moyens susceptibles de rendre plus expéditive l'administration de la justice, on trouvera peut-être téméraire de ma part de vous adresser aujourd'hui la parole sur cette question si importante pour le commerce, cependant, je ne saurais refuser le concours de ma bonne volonté pour la recherche du remède si longtemps désiré.

Il n'entre pas dans mon idée de me flatter de résoudre ce pro-

blème si difficile, mais je viens avec vous passer en revue quelques modes en usage en d'autres pays qui paraissent avoir donné satisfaction, à des endroits où la population est plus dense que la nôtre et le commerce plus considérable. Je me contenterai de vous faire des suggestions et laisserai aux experts en la matière, la responsabilité de définir la procédure à adopter pour mettre ces suggestions en pratique.

Nous résumerons notre étude à quatre points principaux dont l'application serait susceptible d'améliorer la position du commerçant.

De tout temps, il a été reconnu que le commerce nécessite une grande promptitude dans le règlement de ses litiges, soit à cause des altérations qui peuvent survenir dans la valeur de la marchandise, soit à cause de la diminution de solvabilité qui peut être subie par le client. Aussi, l'origine d'une juridiction spéciale pour les commerçants, remonte-t-elle à l'antiquité. De tout temps, on s'est rendu compte de la nécessité d'une justice expéditive. L'ancienne Rome avait, disent certains auteurs, des juges établis pour statuer entre les personnes de même profession et métier et leur juridiction était absolue.

M. Pierre Beullac, un de nos avocats de talent, en faisant l'historique de nos tribunaux de commerce, nous apprend que des tribunaux analogues existaient au moyen-âge en France, il en fait remonter l'origine au douzième siècle. Dans un travail documenté, il nous montre la marche suivie par les tribunaux de commerce en France, leur fonctionnement et leur utilité.

Je ne saurais mieux faire que de vous citer textuellement quelques-unes de ses remarques :

" En France, les tribunaux de commerce existent dans les villes où l'importance des échanges et de l'industrie les réclame. Ils sont créés, transportés ou réprimés par le pouvoir exécutif. Ils sont sous la surveillance et dans les attributions du ministre de la justice.

Le tribunal de commerce a juridiction sur la même étendue de territoire que le tribunal civil dans le ressort duquel il est placé. Chaque tribunal est composé d'un président, de juges, et de juges suppléants. Le nombre des juges suppléants est de deux au minimum, non compris le président. Ce nombre est augmenté suivant les nécessités du service.

Les fonctions du juge au tribunal de commerce sont gratuites, purement honorifiques et électives. Les électeurs sont les commerçants honorables, domiciliés dans le ressort du tribunal. La liste des électeurs est dressée annuellement.

Sont éligibles aux fonctions de président, de juge ou de juge suppléant, tous les électeurs inscrits sur la liste électorale agés de trente ans et les anciens commerçants ayant exercé leur profession pendant au moins cinq ans dans l'arrondissement et y résidant. Cependant pour être élu président, il faut avoir exercé pendant deux ans les fonctions de juge titulaire et on ne peut être nommé juge avant d'avoir été suppléant pendant un an.

Le président et les juges sont nommés pour deux ans.

Sortant d'exercice après deux années, ils peuvent être réélus immédiatement pour deux autres années. Cette nouvelle période expirée, ils ne sont éligibles qu'après une année d'intervalle.

Toutefois le Président, quel que soit au moment de son élection le nombre de ses années de judicature comme juge titulaire, peut toujours être élu pour deux années, à l'expiration desquelles il peut être réélu pour une seconde période de même durée. Le tribunal est composé de trois juges au moins dont un juge titulaire.

Les jugements doivent être rendus par trois juges au moins.

Lorsque sur suite de récusation ou d'empêchement, il ne reste pas un nombre suffisant de juges ou de suppléants, le président du tribunal tire au sort les noms des juges complémentaires pris sur une liste dressée annuellement par le tribunal de commerce. Seuls des éligibles sont portés sur cette liste.

Tout ce qui regarde l'administration intérieure du tribunal rentre dans les attributions du président. C'est à lui qu'appartient l'initiative des mesures à prendre.

Il convoque le tribunal pour les assemblées générales, dresse l'ordre du jour des matières à mettre en délibération dans ces assemblées, dirige et résume la discussion, et enfin surveille la rédaction des procès-verbaux qui est faite par le greffier.

Il organise le service des audiences et des faillites, et détermine les jours auxquels doivent siéger les membres du tribunal, soit pour l'audience, soit pour la tenue des assemblées de créanciers dans les faillites.

Les demandes se font par exploit d'assignation. Le délai

d'assignation est d'un jour. Les parties sont tenues de comparaître au jour fixé en personne ou par le ministère d'un fondé de procuration spéciale.

Examinons si une telle institution a une raison d'être, puis si, organisée et fonctionnant d'après le système que nous venons d'exposer, elle atteint le but que s'est proposé le législateur. Comme le dit Nougier : " Il faut approprier les institutions aux choses qu'elles sont destinées à régir.

" Le principe qui doit servir de fondement à l'administration d'une bonne justice est surtout applicable aux litiges qu'enfante le commerce.

" Le commerce a son langage particulier. Pour lui, une phrase, un mot, contiennent le germe d'obligations importantes dont le sens, obscur souvent, ne peut être interprété que par des hommes depuis longtemps initiés à en saisir les délicates nuances. "

Montesquieu, dit de son côté : Les affaires de commerce sont très peu susceptibles de formalités ; ce sont des actions de chaque jour que d'autres de même nature doivent suivre chaque jour. Il faut donc qu'elles puissent être décidées chaque jour. "

Nougier ajoute d'un autre côté : Le commerce vit d'exactitude. A jour fixe, le commerçant doit payer. Pour accomplir ce rigoureux encouragement, il faut qu'il soit lui-même protégé sur le champ contre l'inexactitude de ses débiteurs. Et puis la multiplicité des transactions donne naissance à de nombreux débats dont la solution doit être prompte pour être utile.

De là, pour le commerce, la nécessité d'une juridiction simple comme ses opérations, exempte de frais et de formalités, rapide comme le mouvement de ses affaires, et qui, suivant les expressions des docteurs, empêchent les progrès de la procédure de devenir immortels, relève les marchands des longueurs de justice.

On ne saurait plus clairement résumer la raison d'être des tribunaux de commerce.

Nous pouvons ajouter que les lenteurs et les formalités de la justice civile fournissent aux débiteurs de mauvaise foi les moyens de retarder le paiement de leurs dettes et que les juges civils par leurs connaissance plus restreintes des affaires, sont portés à ne pas tenir un compte suffisant des usages de commerce dans leur appréciation des litiges commerciaux.

Les tribunaux tels que ceux que nous avons décrits atteignent-ils le but pour lequel ils ont été institués ?

1° Expérience des juges dans les opérations du commerce ;

2° Simplicité dans les débats entre les parties ;

3° Procédure expéditive ;

4° Rapidité dans l'éxécution des jugements.

Premièrement, la compétence des commerçants à juger les affaires commerciales est quelquefois discutée.

Il est incontestable que les commerçants, même après plusieurs années de judicature ne possèdent pas la science du droit au même degré que les juges des tribunaux civils ; les études préliminaires de ces derniers et les connaissances par eux acquises pendant leur pratique au barreau, leur donnent une supériorité incontestable à ce point de vue.

Mais considérant les choses au point de vue pratique, règle générale, dans les procès relatifs à des affaires commerciales, la question de fait prime.

Pour l'appréciation du fait de commerce, grâce à son expérience des affaires et à sa connaissance des usages du commerce, il est mieux préparé que le jurisconsulte.

Quant aux questions légales qui se présentent, elles ne prennent pas le juge commerçant au dépourvu.

La loi est écrite. Le juge de commerce est un juge intelligent et prêt à faire ce que ses fonctions exigent, il est élu par des personnes qui connaissent sa valeur, il apprend la loi. S'il est juge depuis peu et si l'expérience ne lui a pas encore fourni l'occasion de connaître la jurisprudence du tribunal sur la question qui se présente, il n'est pas abandonné à ses seules connaissances, deux de ses collègues concourant à son jugement, il peut trouver auprès d'eux les renseignements qui lui manquent.

La question dépassera-t-elle la limite des connaissances des trois juges appelés à décider le litige ? Il leur reste le recours aux lumières du président, juge de plusieurs années d'expérience et dont le choix par les justiciables est une garantie de compétence.

Voici ce que disait à ce propos Nicodème dans son " Exercice des commerçants " : " Il serait plus facile, dit-il à un habile consul de devenir bon avocat, qu'il ne le serait à un avocat de devenir habile consul, parce que pour acquérir la science consulaire, il ne faut pas

seulement en étudier les lois, mais encore pratiquer le commerce et être né avec l'esprit de commerce.

" Un habile consul a la clef des lois, tandis qu'un avocat n'a pas la clef du commerce. "

En résumé, les tribunaux de commerce, dont nous venons d'exposer le système et de signaler les avantages qui nous paraissent les plus saillants, rendent de réels services au commerce en ce qu'ils lui fournissent une justice commerciale, rapide et économique.

L'appréciation de ces services par le commerce apparaît dans l'attachement des commerçants français à cette institution et dans le respect dont ils entourent les juges des tribunaux de commerce.

Dans la province de Québec, nous n'avons que des tribunaux civils. Ne serait-il pas avantageux, ne serait-il pas opportun d'instituer dans notre pays les tribunaux commerciaux calqués plus ou moins exactement sur ceux que nous venons de discuter ?

Il est assez évident que le commerce n'est pas suffisamment aidé par l'organisation actuelle de nos tribunaux, et qu'il y a des réformes à faire.

Messieurs, ayant eu le grand avantage d'entendre l'exposé de cette étude, je crois devoir la signaler à votre attention. J'ai aussi entendu dire ailleurs que nous n'avions pas un assez grand nombre de commerçants indépendants de fortune ayant les connaissances voulues pour établir ici ces tribunaux de commerce. A ceux qui partagent cette opinion, je leur demanderai s'ils croient que nous sommes aussi avancés que l'était la France en 1673, quand Louis XIV établissait ce tribunal à tous les sièges de son royaume. A cette date, les écoles des hautes études commerciales n'existaient pas ; ce n'est qu'en 1849 que la première école de ce genre a été fondée à Anvers, l'exemple a depuis été suivi par tous les grands centres et je suis heureux [illegible] vous dire qu'au mois de septembre prochain la province aura dan[illegible]re métropole, l'ouverture d'une de ces écoles qui forment des hommes capables de remplir les positions les plus difficiles. Je ne crains pas de vous dire qu'elle pourra subir victorieusement la comparaison avec les autres écoles du genre, tant pour les programmes que pour l'installation.

CONSEIL D'ARBITRAGE

Après avoir étudié les avantages qu'offrent les tribunaux de

commerce, l'idée m'est venue de vous suggérer la fondation d'un conseil d'arbitrage par la Fédération des Chambres de commerce de la province de Québec. Nous pourrions nommer parmi nous douze personnes sur lesquelles trois arbitres pourraient être choisis pour chaque contestation. A mon avis, les arbitrages rendraient d'immenses services dans les causes de commerce et seraient souvent utilisés. La procédure dans l'arbitrage est très courte et peu dispendieuse et donne généralement entière satisfaction aux parties. Il se fait par un compromis entre deux parties qui ayant un litige à régler conviennent de se conformer à la décision des arbitres et pour assurer le respect de cette sentence passent un écrit entre elles.

Jusqu'aujourd'hui, ce qui a empêché un grand nombre de litiges d'être réglés par arbitrage, c'est l'impossibilité dans laquelle se trouvent les parties de faire exécuter les sentences. Je crois qu'il serait facile d'obtenir de la Législature provinciale les pouvoirs pour rendre ces sentences exécutoires, par requête devant un juge, après un avis de vingt-quatre ou quarante-huit heures à la partie intéressée. Ce moyen expéditif donnerait entière satisfaction aux parties qui plaident pour avoir justice et connaître la solution équitable de leurs différends, sans subir le retard habituel de nos cours de justice, tout en évitant les animosités qui sont les conséquences inévitables de longs procès et souvent la ruine des commerçants. Une réforme de ce genre procurerait les mêmes résultats que les tribunaux de commerce.

A mon avis, la Fédération des Chambres de commerce de la province de Québec ferait œuvre nationale par cette fondation et ceux de ses membres qui les premiers s'adresseraient à ces tribunaux en feraient vite apprécier les bienfaits.

TRIBUNAL DE CONCILIATION

Un autre tribunal présentant quelqu'analogie avec le conseil d'arbitrage que je viens de vous suggérer, est le tribunal de conciliation.

Les autorités gouvernementales se sont rendu compte qu'elles doivent procurer aux plaideurs des tribunaux bien organisés qui permettent à tous d'obtenir promptement, et à peu de frais, une décision sur leurs différends, elles ont également compris que ces tribu-

naux doivent tendre à prévenir les procès. Par notre statut de 1899 62 vict., ch. 54, la Législature a donné à la campagne l'avantage d'un tribunal de conciliation pour les montants ne dépassant pas $25.00. L'une des sections de cette loi se lit comme il suit : " La présente loi ne recevra aucune application dans les cités ou villes constituées en corporation, par charte spéciale, et dans les autres localités qui ne sont pas régies par le code municipal. " Je crois que que cette section, devrait être abrogée et que les villes devraient aussi avoir l'usage de cette loi de conciliation, et en outre que la section 1 devrait être amendée en remplacant les mots vingt-cinq par le mot cent ou deux cents, ce qui permettrait aux commerçants des villes de régler un grand nombre de leurs différends, et de faciliter le règlement des causes prises, in formâ pauperis, qui pour la plupart trouveraient leur solution devant ce tribunal.

RECOUVREMENT PLUS SOMMAIRE DES EFFETS DE COMMERCE

Une autre question qui, je crois, mérite considération est celle de rendre les titres de commerce exécutoires après un certain délai passé l'échéance sur requête devant un juge, signifiée au débiteur, disons quarante-huit heures avant la date de sa présentation, évitant par là le long délai que nos commerçants sont obligés de subir avant d'obtenir l'exécution pour ces mêmes titres. Cette position anormale rend le commerce difficile et favorise le marchand malhonnête en lui permettant de soustraire ses valeurs à ses créanciers.

Tenant compte de ces suggestions, les délibérés des jugements étant moins longs, et en faisant quelques modifications dans les procédés pour enquête, de manière à les abréger, les plaintes actuellement si nombreuses cesseraient et le commerce serait facilité de beaucoup, en permettant au marchand de gros de calculer sur un retour plus prompt de ses deniers et de se procurer l'avantage de mieux remplir ses engagements à l'étranger.

Dans ces quelques remarques que je viens de vous communiquer, j'ai cherché, comme beaucoup d'autres avant moi, la meilleure solu-

tion possible au problème si important pour le commerce, mais si difficile à résoudre, de rendre la justice plus expéditive. Aussi j'ai évité d'entrer dans de trop longs détails pour appliquer les suggestions proposées, laissant aux législateurs et aux hommes de loi cette délicate besogne, mais ayant été prié d'étudier cette question, j'ai cru devoir faire ces suggestions que je soumets à votre bienveillante considération.

Comme vous voyez, dans l'étude que j'ai faite, j'ai cherché à fournir aux commerçants un moyen de faire décider leurs contestations promptement et avec le moins de frais possible.

Je connais des maisons de gros, qui plutôt que de mettre leurs causes entre les mains d'avocats, en qui ils ont d'ailleurs entièrement confiance, à cause des lenteurs de la justice, préfèrent garder leurs comptes dans leurs voûtes de sureté et courir le risque d'en perdre une partie, plutôt que de dépenser des montants considérables pour réclamer leur dû.

Si vous prenez comme moyenne cent réclamations, il est constaté que les déboursés encourus par le marchand pour réclamer en justice le paiement de ses créances, s'élèvent à au moins un tiers du chiffre total de ses réclamations.

Vous voyez donc, messieurs, tout l'intérêt des commerçants à chercher un moyen plus expéditif et moins coûteux. Plus d'un membre du barreau m'a affirmé que la profession légale y gagnerait également, parce que les commerçants obtenant beaucoup plus de satisfaction devant les tribunaux, s'adresseraient à eux beaucoup plus souvent.

Messieurs, je n'ai pas fait suivre ces remarques de propositions. Je sais qu'elles vont susciter une discussion et que nous entendrons des voix autorisées sur ce sujet. Je m'en rapporte à votre sagesse pour les conclusions.

M. S. C. Riou. — Il y a peu de chose à ajouter à cette question si bien étudiée et discutée. Je me permettrai cependant de dire quelques mots.

Je suis d'avis à propos du tribunal de commerce, qu'il devrait être composé de commerçants, mais toutefois je crois que le concours d'un avocat dans ce tribunal ne serait pas superflu, et voici pourquoi.....

Le Président. — Pour ma part, je ne vois aucune raison pour

que les titulaires des tribunaux de commerce se privent du concours des hommes de loi.

M. S. C. Riou. — Nous venons de demander à la suite de l'étude présentée par M. Bourbonnière, la codification des lois de commerce. Or, si nous avons un code de commerce, il faudra juger suivant ce code ; et si, généralement les commerçants s'y entendent très bien dans les questions commerciales, les avocats ne s'entendent certainement pas moins dans l'interprétation des lois et des termes légaux. Sans doute que l'expérience et la connaissance pratique des affaires que possèdent les commerçants seront nécessaires, lorsque la loi devra être interprétée d'après les usages du commerce, mais je crois que les études et la connaissance des lois, l'habitude de les interpréter que possède l'avocat seraient très utiles également. Quant au tribunal de conciliation, je dois dire que ce tribunal (régi par les statuts refondus de Québec de 1909, articles 7607 à 7613) a très peu siégé à la campagne. C'est peut-être la faute des avocats.

Ce tribunal de conciliation avait une juridiction limitée, il ne s'appliquait qu'aux actions en dommages n'excédant pas vingt-cinq piastres. Alors la vraie manière d'éluder la loi était de prendre une action de vingt-six piastres, et alors le juge ne pouvait pas nous renvoyer devant le tribunal de conciliation.

Je crois qu'il faudrait faire amender cette loi et mettre un proviso à l'effet que si, après jugement rendu, le demandeur n'obtenait pas un montant excédant vingt-cinq piastres, le demandeur serait tenu de supporter tout les frais de poursuite sans en être indemnisé par le défendeur. Avec une sanction de ce genre, je crois que l'on irait devant le tribunal de conciliation dans tous les cas.

Les avocats en général sont des hommes, je ne dirai pas à connaissances variées, mais obligés souvent d'étudier des espèces de tout genre ; ainsi, dans notre pratique, nous avons souvent des questions de chemins de fer, des questions d'assurance, des questions de navigation, enfin, des questions commerciales les plus diverses ; et si l'avocat ne se rend pas absolument maître de la question qui va se décider devant le tribunal, il ne plaide pas sa cause d'une manière satisfaisante pour son client.

Si l'avocat a le souci de sa réputation, s'il a de l'ambition, il doit passer souvent ses jours et ses nuits à étudier une question commerciale ; ainsi, il consacrera de longues heures à étudier une ques-

tion qui regarde la navigation, ou les chemins de fer, ou l'assurance maritime, ou d'autres ; il acquiert une masse de connaissances très utiles à ses concitoyens en général.

M. C. H. CATELLI. — Ce n'était pas mon intention de faire une observation sur votre travail, M. le Président, mais M. Riou ayant dit qu'il faudrait des connaissances spéciales dans les assurances, la navigation, les chemins de fer, etc., pour faire partie de ce tribunal d'arbitrage, ceci m'amène à faire une remarque. Si dans les tribunaux d'arbitrage nous avons besoin de personnes compétentes dans toutes ces branches, ne vaudrait-il pas mieux choisir pour chacune de ces branches un expert spécialement versé dans la matière particulière, plutôt que d'avoir un seul avocat qui étudie toutes les questions et ne se spécialise dans aucune.

M. N. GARCEAU. — Comme le disait tantôt M. S. C. Riou, les avocats sont obligés de se renseigner, ils acquièrent de l'expérience.

Ils ont aussi cette grande chose de l'entraînement légal, qui est essentielle dans l'interprétation des lois.

Ce fameux tribunal de conciliation dont on vient de parler a très peu siégé, comme l'a dit M. Riou. Le plus souvent, ce sont les conseillers ou les curés qui sont les arbitres, et il est notoire que presque dans chaque cas, les deux plaideurs s'en sont retournés tout à fait mécontents.

Ce tribunal de conciliation n'a pas été créé pour les affaires commerciales ; mais dans le but d'éliminer de nos cours de justice les affaires de chicane. Si l'on voulait faire servir ce tribunal au règlement des difficultés commerciales, il faudrait le modifier complètement. Tel qu'il est organisé maintenant, il ne peut pas avoir d'utilité pour le commerce.

Je concours pleinement dans les remarques de M. le Président relativement à un tribunal d'arbitrage, d'autant plus qu'une création de ce genre sous les auspices de la Fédération est absolument conforme à l'esprit de nos chartes de Chambres de commerce (S. R. C. 1906, ch. 144, sections 32 et suivantes).

En effet, une institution de ce genre fonctionne déjà dans nos lois organiques des chambres de commerce et on en retire de si grands avantages que la législature de Toronto a étendu à toutes les parties de la province les bienfaits de ce système (S. R [illegible]. de 1897, ch. 83).

En vertu de la première loi générale des chambres de commerce passée à Ottawa en 1874, il est pourvu à l'élection de trois arbitres chargés de décider les questions soumises par les membres de ces Chambres dans leur district.

M. C. H. CATELLI. — Cela se pratique ici à Montréal, on a toujours eu des arbitrages.

M. A. JASMIN. — Si je comprends bien la question, il s'agit de demander des mesures susceptibles de rendre plus ex[illegible] e l'administration de la justice. A mon avis cela se résum[illegible] ajouter simplement à la proposition de la codification des lois [illegible]erciales du Canada celle de la codification d'une procédure. E[illegible] n'il ne serait pas possible, en ayant un code commercial d'av[illegible] code [illegible] procédure commercial ?

Nous avons actuellement le code de procédure civil[illegible] fixe des délais de six jours pour plaider, six jours pour répondr[illegible] six jours pour répliquer, six jours pour donner un avis du jour fixé [illegible] l'enquête et l'audition finale, sauf à attendre son tour après [illegible] cription de la cause sur les rôles ; dans l'état actuel des [illegible] à Montréal, une cause ne peut passer avant un an. Si nous av[illegible] un petit code de procédure commerciale, limitan[illegible] le délai de l'assignation à une journée, celui de la plaidoirie à une jo[illegible]né ou deux après, etc., on pourrait rendre la justice b[illegible]coup pl[illegible] péditive.

Peut-être pourrait-on par ce code créer les tribunaux men[illegible] dans le savant travail de M. le président de la Fédération ; [illegible] qu'il s'agirait simplement d'avoir des délais plus courts, de [illegible] plaider les causes avec plus d'expédition. Peu importe, il me [illegible] la décision à prendre sur la question soulevée par M. C. H. C[illegible]lli, relative à la présence ou l'absence d'avocats dans ce tribunal ; [illegible]ute la question se résume à abréger les délais. Le système actuel de procédure peut prêter à moins d'inconvénients dans les causes civiles, dans les actions en dommages où l'on n'est pas pressé généralement des deux côtés, de faire décider son cas ; mais dans les causes de commerce où il s'agit pour un commerçant de faire rentrer ses créances, pour lui permettre à lui-même de rencontrer ses propres échéances, ou encore de se protéger contre la fraude, il serait opportun d'avoir un code de procédure special qui ferait un pendant au code des lois commerciales que l'on a demandé en premier lieu, et quels que soient les juges, avocats ou commerçants, du moment que l'on pour-

rait abréger les délais, l'objet principal serait atteint. J'ai confiance que l'on nommerait des personnes compétentes en la matière ; pourvu que la justice soit rendue plus vite, c'est le point important.

M. A. H. HARDY. — J'ai l'honneur de proposer pour faire suite aux remarques de notre président, M. Isaie Préfontaine, que la Fédération des Chambres de commerce de la province de Québec fonde un conseil d'arbitrage composé des douze personnes suivantes, savoir : MM. Isaie Préfontaine, Philippe Paradis, J. E. A. Dubuc, C. H. Catell Hon. Alph. Desjardins, Napoléon Garceau, Thomas S. Hethrington, Joseph Huette, Frédéric C. Larivière, J. A. Peltier, Ovila S. Perrault, S. C. Riou, et que de plus, la dite Fédération prie et charge son Président et ses deux Vice-Présidents de s'adresser à la Législature pour obtenir les pouvoirs voulus pour le fonctionnement de ce conseil d'arbitrage et spécialement pour en rendre les sentences exécutoires sur requête sommaire.

M. C. A. DUPÉ. — Je seconde cette motion.

TOUS. — Adoptée.

L'ŒUVRE DE L'ECOLE DES HAUTES ETUDES COMMERCIALES DE MONTREAL

M. A. J. DE BRAY, directeur de l'école des Hautes Etudes Commerciales de Montréal. — En suivant le cours des remarques de votre estimé président, j'ai cru me retrouver un instant à un de mes cours de droit commercial il y a de cela quelques années, tant son exposé de la question a été net et précis.

J'en retiens deux considérations principales. Les tribunaux de commerce et les conseils d'arbitrage, sont très utiles pour entr'autres raisons, à cause de la compétence qu'il faut pour les traiter et de la rapidité qu'il faut apporter dans l'expédition des affaires commerciales, ce que l'on n'obtient pas toujours avec les tribunaux civils.

Ceci étant posé, je me permettrai d'ajouter quelques mots sur l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales. On a même dit que ce pourrait être là le dessert ; mais je crains fort que ce dessert soit moins apprécié que le repas lui-même. D'autant plus que j'aurais

voulu pour vous parler de l'Ecole Commerciale être muni de documents qui me font défaut en ce moment. Néanmoins, je pourrai vous en dire quelque chose que vous ne trouverez peut-être pas dépourvu d'intérêt.

Pour ce qui est des détails nombreux que comporte l'enseignement, vous aurez avant peu entre les mains les programmes, vous pourrez les consulter, les examiner, et j'ajouterai même que toutes les suggestions qui pourraient être faites à ce sujet seront les bienvenues.

J'ai suivi avec beaucoup d'assiduité et d'attention les délibérations du congrès, et cela parce que j'avais l'intention d'en tirer profit, ou plutôt, je m'exprime mal, je ne voulais pas en tirer profit pour moi, mais en tirer profit pour l'institution dont on m'a fait l'honneur de me confier la direction. Car, je suis convaincu que l'orientation des études doit avoir une direction déterminée, et ce n'est qu'en tenant compte des desiderata du commerce et de l'industrie que l'on pourra lui donner cette orientation.

La fonction de commerçant n'a pas toujours été ce qu'elle est maintenant. Il y a un certain nombre d'années, on la considérait un peu comme une déchéance. Le temps a fait justice de ce préjugé ; aujourd'hui, le commerçant, c'est l'homme généreux, l'homme aux idées larges, c'est l'homme qui sème autour de lui le bien à pleines mains, c'est l'homme qui rend les individus heureux en leur apportant ce qui est nécessaire à leur subsistance et à leur bien-être.

Ce préjugé étant disparu, il en surgit un autre. Faut-il, disait-on, que les négociants soient instruits pour faire leurs affaires? Est-il nécessaire de leur donner une éducation? De vives controverses furent élevées à ce sujet par les négociants eux-mêmes. Je citerai, entr'autres, la Chambre de commerce de Berlin, l'une des plus importantes d'Allemagne, qui mena une vigoureuse campagne contre l'enseignement commercial supérieur, il y a de cela quinze ou vingt ans. Depuis lors, messieurs, la même Chambre de commerce a organisé, de ses propres deniers, sans qu'il en coûtât un sou au gouvernement, une école de hautes études commerciales, en y consacrant environ trois millions et demi de marks, à peu près un million de dollars.

D'où est venu ce revirement ? C'est que ces négociants se sont rendu compte que dans les autres parties de l'Allemagne, on dispo-

sait d'un personnel éduqué, stylé, intelligent, au courant des affaires, grâce à l'enseignement commercial supérieur. La Chambre de commerce de Berlin s'est dit : Nous faisons fausse route ; nous devons également créer une école des hautes études. J'ai eu le plaisir de la visiter l'an passé et je vous assure qu'elle est une des meilleures de toutes celles que j'ai vues.

Ce n'est pas que je veuille prétendre, et je ne voudrais pas vous le faire croire, que les jeunes gens qui sortiront de l'école des hautes études, munis d'un diplôme seront aptes à tout faire. Naturellement ces écoles des hautes études ne sont faites que dans le but de développer le jugement, l'esprit d'initiative et le raisonnement, de donner un coup d'œil profond et immédiat aux jeunes gens avant leur entrée en stage dans les affaires ; car les jeunes gens qui sortiront, et qui sortent des écoles des hautes études, tout comme ceux qui sortent des facultés universitaires, doivent faire un stage, qu'il s'agisse d'avocats, médecins, ingénieurs, etc. Il faut donc, dans la carrière commerciale, que les jeunes gens fassent aussi un stage, mais les études qu'ils auront faites préalablement les aideront puissamment et ils regagneront facilement les années qu'ils auront passées sur les bancs de l'école.

Si j'examine un peu quels ont été les résultats des études commerciales dans les autres pays, je vois, en consultant les annuaires qui nous disent ce que sont devenus leurs anciens élèves, qu'environ 70 o/o sont entrés dans les affaires, et que dans les villes ou les régions où les écoles sont déjà anciennes, tous les chefs d'industries, les hommes à la tête des affaires commerciales, financières ou industrielles, compagnies de transport, etc., sont des gradués des écoles supérieures de commerce, et que parmi les 30 o/o qui restent, un certain nombre sont des fonctionnaires, parce que dans certaines parties des administrations, il y a des fonctions qui sont toutes désignées pour être remplies par les jeunes gens ayant fait ces études, je citerai en particulier les administrations douanières, vous verrez quand vous aurez les programmes sous les yeux comment les administrations douanières de tous les pays, peuvent recruter avantageusement les fonctionnaires parmi les diplomés des écoles supérieures. Je citerai également la carrière consulaire. La création d'un département des affaires étrangères à Ottawa aura pour conséquence presque immédiate sans doute l'organisation d'un corps consulaire canadien complet, et quand le moment sera arrivé d'organiser ce corps consulaire, on pourra recruter la majorité du personnel parmi les diplomés

de l'école. Je pense même que l'école des Hautes Etudes est créée dans ce but.

Si je fais maintenant une autre constatation, si je jette un coup d'œil sur la composition des Chambres de commerce, je vois que ces corps publics, que les fédérations commerciales et industrielles sont composées presqu'exclusivement de diplomés dans l'enseignement supérieur.

Une autre constatation, c'est que les Chambres de commerce, les fédérations commerciales et industrielles sont des sortes de laboratoires où se fait le travail législatif, et que les gouvernements, non seulement au Canada, mais dans tous les pays, aiment à se munir de renseignements, à se documenter, c'est aux Chambres de commerce qu'ils s'adressent presque toujours, quand ils ont une loi sur le métier se rapportant à des questions maritimes, douanières, industrielles, et même quand il s'agit de législations sociales — je dis même et surtout législations sociales. En conséquence nous constatons que l'enseignement donné à l'école des Hautes Etudes produit des effets qui peuvent se faire sentir directement sur la législation. Je prends en exemple les différentes questions que vous avez étudiées ici, et je suis heureux de pouvoir vous signaler combien les travaux de votre congrès, combien les graves problèmes dont la solution vous préoccupe en ce moment, combien la plupart des questions de votre ordre du jour, sont étroitement liées à l'enseignement commercial supérieur.

Je vois, par exemple, la nécessité d'une loi de faillite, la codification des lois commerciales, les mesures susceptibles de rendre plus expéditive l'administration de la justice, etc. Eh bien, messieurs, nous aurons à l'école des Hautes Etudes un cours de droit civil et un cours de droit commercial. Nous n'entendons pas, évidemment, faire des juristes, mais nous voulons former des gens conscients de leurs droits et de leurs devoirs. Dans le cours de droit commercial comparé, par exemple, nous verrons comment la codification des lois commerciales a été réalisée dans les autres pays, et comment y fonctionnent les tribunaux de commerce et nous pourrons en déduire comment des institutions analogues pourront être établies avantageusement au Canada.

Je vois sur votre programme l'amélioration de notre grande voie fluviale, avec un port, si possible, à Fraserville, amélioration des routes rurales, navigation d'hiver, établissement d'un phare flottant

qu'il soit lumineux ou sonore, peu importe, toutes questions qui se rattachent au cours très complet des voies de communication et de transport que nous donnerons. Ce cours sera divisé en une série de sections. On verra d'abord la philosophie des voies de communication, de transport, un coup d'œil général donné snr l'ensemble ; puis après, la question des voies de communication étudiée au point de vue technique, avec sous les yeux des réductions des différents appareils, quand c'est nécessaire, après cet exposé général, un exposé plus particulier au point de vue canadien, dans lequel le canal de la Baie Georgienne, ce trait d'union d'or entre l'Est et l'Ouest, ne sera certainement pas négligé.

Ainsi, nous voyons que les cours qui seront donnés à l'école des Hautes Etudes trouveront un champ d'application, et que ce champ d'application se retrouvera plus tard dans la pratique par les jeunes gens qui les auront suivis.

Qui peut dire que lorsque plusieurs générations étudiantes auront passé sur nos bancs, qu'elles seront sorties de l'école avec des idées nettes sur toutes ces questions que vous étudiez, qui peut dire que ces jeunes gens, qui plus tard seront des hommes, ne pourront pas donner une impulsion aux affaires et obtenir de nos gouvernements une législation de nature à accroître puissamment la prospérité générale du commerce.

Une voix autorisée, a proclamé que le 20me siècle serait le siècle du Canada. J'en accepte l'augure et je crois la chose très possible, mais c'est à la condition de ne pas rester dans l'inertie. Deux facteurs sont nécessaires pour cela ; le premier, ce sont les ressources naturelles, elles sont infinies au Canada et de toute nature ; le second, ce sont des hommes capables de les exploiter, et ce deuxième élément on ne l'obtiendra que par l'enseignement et l'éducation.

Comme corps collectif et comme individus, chacun a des devoirs à remplir à cet égard. J'ai eu occasion de le déclarer, sans l'enseignement supérieur, une nation n'est guère qu'un faisceau d'individus, et c'est la valeur de ces derniers qui fait la valeur collective de la nation.

Jules Simon, si j'ai bon souvenir, a dit que la nation qui aurait les meilleures écoles serait la première. Et il a ajouté : Si elle n'est pas la première, elle ne tardera pas à le devenir.

Je crois que nous serions ambitieux de tenir ce langage, mais je le corrigerai et je vous dirai : Travaillons, messieurs, travaillons tous

ensemble, afin que nous ayons, non pas les premières écoles, mais des écoles inférieures à nulle autre.

CONDOLÉANCES A M. LE DÉPUTÉ L. A. RIVET, C. R.

M. C. H. CATELLI. — Messieurs, les journaux nous informent que le père de M. L. A. Rivet vient de mourir. M. le député d'Hochelaga s'est beaucoup intéressé à l'incorporation de la Fédération, et je crois que dans le malheur qui le frappe, il est à propos que nous lui offrions nos condoléances.

Je proposerai donc, secondé par M. Philippe Paradis, délégué de la Chambre de commerce de Québec, que les officiers et délégués de la Fédération des Chambres de commerce de la province de Québec, déclarent avoir appris avec un vif regret le décès de M. Charles Rivet, de Joliette, et qu'ils désirent exprimer à son fils, M. L. A. Rivet, C. R. membre du parlement fédéral, leurs plus vives sympathies dans le grand malheur qu'il vient d'éprouver.

Il est en même temps décidé que copie des présentes soit transmise à M. le deputé d'Hochelaga ainsi qu'aux journaux.

TOUS. — Adopté.

LE PRÉSIDENT. — J'approuve chaleureusement cette marque de sympathie de notre Fédération à l'égard de M. Rivet qui s'est chargé de notre bill et qui s'est beaucoup dévoué pour le mener jusqu'à la sanction obtenue il y a quelques jours. Cette marque d'intérêt à son égard est un acte de reconnaissance bien mérité

L'INSAISISSABILITÉ DES SALAIRES DES EMPLOYÉS FÉDÉRAUX

M. BOUCHARD. — Je serai bref, car je suis convaincu que toutes les personnes présentes sont, comme moi, d'opinion que les employés civils, qui gagnent généralement de bons salaires, devraient être, comme les autres, sujets au paiement de leurs dettes.

Le député du comté de St-Hyacinthe, M. Beauparlant, s'est occupé de cette question devant la Chambre des Communes où il a

présenté un projet de loi à cet effet. Ce projet sera présenté à la prochaine session et notre député a l'espérance de le faire adopter. Alors, il serait à propos, je crois, pour la Fédération des Chambres de commerce, d'adopter une résolution approuvant ce projet et recommandant aux Chambres de commerce locales de s'adresser à leurs députés respectifs et de tâcher de les induire à voter en faveur de cette mesure.

J'ai l'honneur de proposer que la Fédération des Chambres de commerce de la province de Québec approuve hautement le principe du projet de loi proposé par M. A. M. Beauparlant, député de St-Hyacinthe, pour rendre saisissables les salaires des employés fédéraux, et qu'elle suggère au parlement d'adopter dès la prochaine session la législation requise à cet effet.

M. Aquila Jasmin, de Lachine. — Je seconde cette motion.

Tous. — Adopté.

SECOND JOUR. — JEUDI 26 MAI 1910

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

PROPOSITIONS DIVERSES MISES A L'ETUDE

DEMANDE AU GOUVERNEMENT DE SUBVENTIONNER LES CHAMBRES DE COMMERCE

M. J. A. PELTIER (Trois-Rivières). — Je me proposais, M. le Président, de faire une étude de cette question, mais je n'ai pu me procurer à temps les renseignements qui m'étaient nécessaires. — Je demanderais donc de laisser la question à l'étude.

OPPORTUNITE D'OBLIGER LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER A REGLER TOUTES LES RECLAMATIONS DANS UN DELAI MAXIMUM DE SOIXANTE JOURS AU CAS DE PERTES DE MARCHANDISES CONFIEES POUR EXPEDITION

La question suivante a pour objet d'amender la constitution de notre Fédération.

M. Jos. HUETTE (de St-Hyacinthe). — M. le Président, cette question est assez importante, je crois, pour que la Fédération s'en occupe. Vous savez tous combien il est difficile d'obtenir satisfaction

des compagnies en ces matières. On nous retarde indéfiniment, dans le but de nous décourager et de nous amener à abandonner la réclamation ; on nous impose des atermoiements jusqu'à six mois, et quelquefois même on ne peut jamais arriver à avoir une solution. J'ai été dans cette position-là. Le plus souvent, à moins qu'il ne s agisse d'un montant considérable, on préfère renoncer à sa réclamation plutôt que de se soumettre aux ennuis qu'il faut subir pour la pousser jusqu'au bout. J'ai été obligé de poursuivre, une fois, on m'a désintéressé, mais ce ne fut pas sans dépenses.

Je crois que l'on devrait charger certaines personnes pour s'occuper de ces réclamations, avec l'obligation de régler toutes ces difficultés dans les soixante jours.

M. Riou. — Tous les habitants limitrophes du chemin de fer Intercolonial sont également intéressés au règlement de ces réclamations au sujet de transport.

Je crois que le Gouvernement fédéral, qui fait le commerce du transport des personnes et des marchandises devrait être soumis à la loi générale qui régit les compagnies de transport ; c'est un voiturier comme les autres. Si les 60 jours d'avis de réclamations expirés, il n'a pas réglé les dommages ou la perte des marchandises, il devra être soumis à toutes les règles qui régissent les entreprises de transport.

Un homme qui confie une marchandise à un chemin de fer, que cette voie soit la propriété du Gouvernement ou d'une Compagnie, doit pouvoir compter sur la livraison de cette marchandise remise en bon ordre, au lieu de destination, et en cas de dommage ou de perte, sur le paiement intégral de la perte. S'il n'est pas dédommagé en tout ou en partie, dans un délai raisonnable, il lui sera difficile de s'acquitter lui-même envers son vendeur, — de là gêne et contestation. — C'est donc là une question d'intérêt général pour le commerce.

Pour toutes ces raisons, je crois que la proposition de M. le délégué de St-Hyacinthe devrait être plus agréable à s'étendre à tous ceux qui font du transport, que ce soit une compagnie ou le Gouvernement fédéral, peu importe.

Avant la dernière session du Parlement fédéral, il fallait pour toute réclamation contestée, quelqu'en fut le montant, recourir à la Pétition de droit.

Ce remède était si long, si compliqué, si coûteux que la plupart des intéressés aimaient mieux tout perdre que de l'employer.

La nouvelle loi fédérale sanctionnée le 4 mai courant (9-10 Edouard VII, ch. 26) est venue atténuer, jusqu'à un certain point et en ce qui concerne les petites réclamations les inconvénients provenant des formalités des Pétitions de droit, en permettant de poursuivre directement, devant les tribunaux ordinaires, la Commission d'administration des chemins de fer du Gouvernement canadien.

Cependant cette loi n'est pas encore complète, elle fixe à $200 la juridiction des Cours ordinaires, tandis que le maximum devrait être porté jusqu'à $500. De plus, ni le lieu d'introduction de l'action ni le mode de signification ne sont donnés. Cette commission a son bureau-chef à Moncton. Devra-t-on signifier l'action à Moncton? Pourra-t-on prendre cette action dans le district où la cause d'action a pris naissance? La loi n'en parle pas.

Il faudrait dire, pour qu'elle fût complète, que l'action sera prise dans le district où naquit la cause d'action et être signifiée à l'agent de la gare de la localité où cette cause d'action a originé, ou encore où demeure le demandeur.

De plus, la nouvelle loi ne parle que des cas de négligence, elle devrait s'étendre à tous les cas de délits et de quasi délits, et devenir générale en tous les cas de perte ou dommages, sauf le cas fortuit de force majeure, dont la preuve serait à la charge du défendeur. C'est là une règle qui s'applique aux voituriers ordinaires.

Je ne veux pas trop étendre mes considérations sur cette nouvelle loi, mais je le répète, le Gouvernement fédéral, qui fait le commerce de transport, devrait être soumis à la loi commune qui régit les voituriers.

Le Président. — Je dois vous faire remarquer que l'Intercolonial n'est pas soumis à la juridiction de la Commission des chemins de fer, et je me demande, si la proposition, telle qu'elle est maintenant devant le fauteuil, ne devrait pas être étudiée plus amplement afin de lui donner une rédaction qui puisse supporter la critique.

Pourquoi ne nommez-vous pas une commission parmi les délégués présents, avec pouvoir de rédiger une résolution dans l'esprit que vous indiquez?

M. Jos. Huette. — Je désire que cette question soit simplement laissée à l'étude en vue d'une réunion ultérieure de la Fédération.

Le Président. — Messieurs, je ne veux empêcher personne de soumettre toute question que vous pouvez désirer discuter, mais si vous avez quelque chose à présenter, je crois le moment opportun, sinon, je vais demander la nomination des directeurs.

ELECTION DES DIRECTEURS

Le Président. — Messieurs, je ne veux pas abuser de votre temps ; je sais que plusieurs d'entre vous doivent partir dans quelques instants, cependant, il est de mon devoir de vous demander de vouloir bien choisir le président pour cette année parmi les délégués d'une Chambre autre que celle de Montréal.

Les honneurs doivent être partagés entre les délégués de toutes les Chambres affiliées. Montréal a eu le très grand honneur d'avoir le premier président et c'est à moi qu'a incombé cet honneur ; je ne saurais trop vous en exprimer ma gratitude.

L'idée m'est venue que c'était le droit de la Chambre de commerce de Québec, cette année, de voir l'un de ses délégués occuper le fauteuil de la présidence de la Fédération.

Vous avez constaté les résultats obtenus jusqu'à ce jour, nous pouvons en attendre d'autres encore plus grands d'année en année, et je ne crains pas de dire que dans trois ou quatre ans, la Fédération fera l'admiration du commerce par les services rendus non seulement à la Province, mais au Dominion tout entier.

Encore une fois, je crois que nous devons partager les honneurs et intéresser toutes les Chambres à venir nous aider dans cette grande œuvre

M. Hethrington. — I quite agree with the remark of the president that the honour of the presidency of this very important body should go around and not be confined to one place. It has been very nice on the part of the president to suggest that it should go to Quebec, but I think you will all agree with me that it is desirable that we should postpone this for a year. For this reason : Our constitution is not quite finished. It is a splendid piece of machinery put together,

but it requires yet the fine touch of an experienced man to put it in good working condition. We have been very fortunate in having Mr Prefontaine at the head of our institution in the beginning, he has done good work so far and I believe he is the best man to continue that work. I believe it would be unwise at this time to take away the helm from his hand to put it in the hands of a new man.

I would therefore propose, if I can get a seconder, that we solicit our present president to be good enough to continue in office for another year.

(Applaudissements).

M. Paradis. — Monsieur le Président, j'ai l'honneur de proposer, appuyé par le major Hethrington, et secondé par M. Garceau et Riou, que M. Isaie Préfontaine soit réélu président de la Fédération des Chambres de commerce de la province de Québec pour l'exercice de 1910-11.

(Applaudissements).

Le Président. — En présence d'une telle unanimité, je ne puis décliner la charge que vous m'imposez, vous laissant la responsabilité de votre choix. Je crois devoir vous remercier de l'honneur que vous venez de me décerner en me nommant votre président pour une deuxième année. Cet honneur, je l'accepte comme un encouragement et comme une flatteuse appréciation de notre travail de l'an dernier. Mais je dois vous dire que lorsque j'avais accepté la présidence, ce ne fut pas sans hésitation. Il me semblait que la tâche était au-dessus de mes forces et que j'étais incapable de la remplir convenablement, j'avais compté sans les aides que vous m'aviez donnés, mais j'ai été très heureux de constater ensuite qu'avec des collaborateurs tels que les officiers et directeurs que vous m'aviez associés, mes fonctions m'étaient rendues excessivement faciles.

Encore une fois, Messieurs, je vous remercie, et je puis vous dire que je ferai tout en mon pouvoir pour le succès de la Fédération que vous avez tant à cœur.

Je vous demanderai maintenant de nommer un premier vice-président.

M. Garceau. — J'ai l'honneur de proposer comme premier vice-président, M. Philippe Paradis, délégué de la Chambre de commerce de Québec.

M. Bouchard. — Je seconde la motion.

(Adoptée).

Le Président. — Je demanderai maintenant la nomination d'un second vice-président.

M. Garceau. — Je propose comme deuxième vice-président, M. J. E. A Dubuc, de Chicoutimi, délégué de la Chambre de commerce du Saguenay.

M. Bouchard. — Je seconde cette motion, M. Dubuc a pris une part très active à nos délibérations et je crois que son concours est très précieux.

Le Président. — Cette proposition est-elle adoptée ?

(Adoptée).

Le Président. — Il y a une autre position à remplir parmi les officiers qui n'est certainement pas la moins importante. Je vous demanderai de nommer un secrétaire-trésorier.

Il est alors proposé par M. Jasmin, secondé par M. Larivière et résolu à l'unanimité. que M. Fortunat Bourbonnière soit réélu secrétaire-trésorier.

Le Président. — Maintenant la constitution veut que nous ayons quatre directeurs, voulez-vous procéder à leur élection.

Il est proposé par M. S. C. Riou, secondé par M. le Major Hethrington, que MM. C. A. Dubé, Napoléon Garceau, Joseph Huette et J. A. Peltier soient nommés directeurs de la Fédération pour l'exercice de 1910-11.

Adopté.

Le Président. — Le vingt-sixième ordre du jour est la désignation de l'endroit où aura lieu la prochaine assemblée générale.

M. Hethrington. — Mr. President, if you allow me, I would be much please, on the part of the Board of Trade of Quebec, to extend to the Federation the invitation to have its next meeting at Quebec.

M. Bouchard. — Je propose que la prochaine réunion de la Fédération ait lieu à Québec.

M. Peltier. — Monsieur le Président, je seconde avec plaisir cette proposition, mais en même temps je me réserve le droit de vous

inviter l'an prochain à vous rendre, l'année suivante, dans la nouvelle ville de Trois-Rivières.

Je dis la nouvelle ville, car, bien que notre ville ait été fondée en 1635, vous savez tous que nous avons subi une terrible épreuve ; le 22 juin 1908, notre ville a été en grande partie détruite par un incendie, nous l'avons fait renaître de ses cendres plus belle et plus gracieuse qu'elle l'était autrefois, et je crois que dans deux ans, lorsque vous viendrez nous voir, comme je l'espère, nous serons capables de vous recevoir et de vous faire visiter une ville toute moderne.

VOTES DE REMERCIEMENTS

AUX OFFICIERS SORTANT DE CHARGE

M. Fred. C. Larivière. — Avant l'ajournement, je désire proposer, secondé par M. Jasmin, un vote de remerciements aux officiers sortant de charge pour le travail efficace qu'ils ont accompli. La Fédération des Chambres de commerce de la province de Québec adopte cette proposition avec empressement.

AUX JOURNAUX

Sur proposition de M. C. A. Dubé, délégué de la Chambre de commerce de Ville-Marie, la Fédération des Chambres de commerce de la province de Québec désire remercier les journaux pour le concours généreux et sympathique qu'ils ont donné aux travaux des délégués des Chambres de commerce de cette province.

A LA CHAMBRE DE COMMERCE DU DISTRICT DE MONTRÉAL

Sur proposition de M. Philippe Paradis, 1er vice-président de la Fédération et délégué de la Chambre de commerce de Québec, secondée par M. S. C. Riou, délégué de la Chambre de commerce de Fraserville, la Fédération remercie chaleureusement le Président et ses collègues du Conseil de la Chambre de commerce du district de

Montréal pour l'appui qu'elle a fourni au fonctionnement des affaires de la Fédération pendant le dernier exercice financier de l'année 1909-1910, de même que pour son généreux concours en mettant à la disposition des congressistes l'usage de ses salles de délibérations, les services de son personnel ainsi que pour la générosité avec laquelle son comité de réception n'a rien épargné pour leur rendre plus agréable leur séjour dans la métropole.

M. S. C. Riou. — J'ai des remords de conscience dont je veux avant la clôture du congrès, vous faire part. J'ai eu l'honneur de proposer une résolution que j'avais préparée d'avance, mais que l'on m'a fait modifier un peu à la hâte, et je vous dis lui en substituer une autre qui est la même au fond, mais est [illegible]se dans des termes plus clairs. Voici cette résolution :

" La Fédération des Chambres de commerce de la province de Québec, tout en reconnaissant les travaux considérables déjà faits pour l'amélioration de nos voies fluviales, ce dont elle félicite et remercie notre gouvernement, déclare devoir insister pour que ces travaux soient poussés avec la plus grande célérité possible afin de répondre aux besoins croissants du commerce du pays.

En plus, cette Fédération est d'avis qu'il est de l'intérêt public d'établir sur la côte sud du St-Laurent, entre Québec et Gaspé, un port de refuge et de ravitaillement, et elle croit devoir recommander l'établissement d'un tel port à Fraserville comme offrant des avantages spéciaux à cet effet. "

Une Voix. — In cauda venenum.

M. Riou. — Je crois qu'il n'y a rien qui puisse empêcher la Fédération de faire cette recommandation, un peu platonique, mais qui devra aider certainement le commerce dans cette partie du pays.

J'ai pris un peu l'opinion de tous les membres de la Fédération que j'ai rencontrés depuis hier. Quelques-uns m'ont dit : " Il ne faut pas mettre de côté ce qui est déjà fait. " Il faut certainement être reconnaissant pour ce qui est accompli, mais aussi il faut demander que ce progrès continue, et dans les circonstances, je crois que cette proposition sera acceptée et mise à la place de l'autre.

Le Président. — Cette proposition-là n'est certainement pas dans l'ordre, mais, avec la bienveillante permission de tous les

délégués, je la reconnais mise devant le fauteuil. A vous, Messieurs, d'en décider.

M. Hethrington. — I think Rivière-du-Loup should be very proud of its delegate, and I sincerely congratulate them for having chosen such a devoted and tenacious representative. However, we should be careful in making our recommendations and giving our advices ; otherwise we would lose all our influence an authority. If we can ask for Rivière-du-Loup what Mr. Riou wants, we can ask anything.

M. Peltier. — Puisque M. Hethrington croit que l'on peut ajouter tout, ce que l'on veut à la motion de M. Riou, je proposerais, de mon côte, que l'on demandât de faire passer par Trois-Rivières, le chemin de fer qui partira de Montréal pour joindre le Transcontinental. Cela vous fait rire, Messieurs, eh bien, en passant par Trois-Rivières, vous raccourciriez votre chemin de 80 milles, et au lieu de franchir des montagnes, vous traverseriez un beau terrain de sable.

M. D. T. Bouchard. — Je suis d'opinion que cette proposition ne devrait pas être adoptée.

Le Président. — Si personne n'avait soulevé de question d'ordre, je n'aurais pu résister au désir d'être agréable à M. Riou, mais du moment que la question d'ordre est soulevée... à moins que ce ne soit du consentement général...

M. Paradis. — Je crois que M. Riou ne devrait pas insister pour que nous discutions la motion à son mérite. Il ferait mieux de s'en retourner avec la première motion qu'il a obtenue hier, parce que si nous revenons sur la question, il pourrait y perdre.

Le Président. — Je vous remercie beaucoup de votre assistance et des lumières que vous avez apportées aux délibérations de la Fédération. Je crois, Messieurs, sans fausse modestie, que nous pouvons nous rendre le témoignage d'avoir fait une œuvre nationale et que nous pouvons retourner chacun à nos affaires avec la satisfaction du devoir accompli. J'espère que, l'an prochain, nous serons encore plus nombreux que cette année.

Au revoir donc, Messieurs, à l'an prochain.

LOI CONSTITUANT EN CORPORATION LA FEDERATION DES CHAMBRES DE COMMERCE DE LA PROVINCE DE QUEBEC, STATUT 9-10 EDOUARD VII, CH. 99. SANCTIONNÉ LE 4 MAI 1910.

PREAMBULE

CONSIDÉRANT qu'une association composée de délégués représentant certaines organisations commerciales de la province de Québec, comprenant la Chambre de commerce du district de Montréal, la Chambre de commerce de Québec, la Chambre de commerce da Trois-Rivières, et autres, se sont réunies, les quatorzième et quinzième jours d'avril 1909, en la cité de Montréal, dans le but de constituer une fédération des Chambres de commerce de la province de Québec ; que là et alors elles ont adopté une constitution en vue d'augmenter l'efficacité et l'utilité des différentes Chambres de commerce et d'autres associations constituées en corporations, établies dans la province de Québec pour les fins commerciales d'intérêt général, pour assurer l'unité d'action en ce qui regarde les usages du commerce, les droits de douane et les lois les concernant, et pour autres fins relatives à ces objets ; et considérant que la dite fédération a élu comme ses officiers pour l'année courante les personnes suivantes, savoir : Messieurs Isaie Préfontaine, délégué de la Chambre de commerce du district de Montréal, président ; Philippe Paradis, délégué de la Chambre de commerce de Québec, premier vice-président ; Ph. Lassonde, delégué de la Chambre de commerce de Trois-Rivières, deuxième vice-président ; Joseph Huette, délégué

de la Chambre de commerce de St-Hyacinthe ; J. E. A. Dubuc, délégué de la Chambre de commerce du Saguenay ; Nap. Garceau, délégué de la Chambre de commerce du comté de Drummond ; le docteur C. A. Dubé, délégué de la Chambre de commerce de Ville-Marie, directeurs ; et F. Bourbonnière, secrétaire-trésorier ; et considérant que les dites personnes ont, par leur pétition, demandé que soient établies les dispositions législatives ci-dessous énoncées : A ces causes, Sa Majesté, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada. décrète :

CONSTITUTION. — NOM CORPORATIF. — OBJETS

1. — Les délégués à la Fédération actuelle des Chambres de commerce de la province de Québec, conformément à la constitution de la dite Fédération, telle qu'énoncée dans l'annexe à la présente loi, ainsi que toutes les personnes qui deviendront ci-après délégués, en conformité de la dite constitution, telle que modifiée de temps à autre en conformité de la présente loi, sont constitués en une corporation sous le nom de la Fédération des Chambres de commerce de la province de Québec, ci-après appelée " la Fédération " pour les fins et objets énoncés en la dite constitution.

CONSTITUTION ET ADMINISTRATION

2. — La Fédération est administrée en la manière prévue en la dite constitution, mais celle-ci peut, de temps à autre, être modifiée par la Fédération de toute manière non incompatible avec les dispositions de la présente loi ni autrement contraire à la loi.

REGLEMENTS

3. — La Fédération peut, en tous temps, faire des règlements pour :

(*a*) l'administration, la gestion et le contrôle des propriétés, affaires et opérations de la Fédération ;

(*b*) la nomination, les fonctions, les devoirs et l'élection de tous les officiers, agents et employés de la Fédération ;

(*c*) la nomination des comités et leurs devoirs ;

(*d*) la convocation des assemblées, régulières et spéciales, de la Fédération ou des comités ;

(*e*) la détermination du quorum et de la procédure nécessaire en toutes matières à ces assemblées ;

(*f*) l'exécution en général des objets et des fins de la Fédération.

SIEGE

4. — Le siège de la Fédération est en la cité de Montréal.

POSSESSION DE PROPRIETES

5. — Subordonnément aux lois provinciales, la Fédération peut acquérir et posséder, par don, achat ou bail, les propriétés, meubles et immeubles, ne dépassant pas, dans leur ensemble, la valeur de cent mille dollars qui sont nécessaires pour son usage et son occupation ou pour accomplir ses objets ; elle peut les vendre, louer ou autrement aliéner à ces fins.

PREUVE DE LA CONSTITUTION ET DES CHANGEMENTS Y APPORTES

6. — Dans les six mois de l'adoption de la présente loi, le secrétaire de la Fédération doit inscrire et attester sous sa signature dans un registre tenu à cette fin, la constitution et les règlements en existence de la Fédération ; il doit ensuite y inscrire et attester tous les règlements, ou les changements dans la constitution qui peuvent se faire ; et une copie certifiée de la constitution ou des règlements, ou de tout changement, amendement, révocation ou addition, inscrits de la sorte dans le dit registre sous la signature de secrétaire et le sceau de la Corporation, est, en toutes

matières relevant de l'autorité législative du Parlement du Canada, une preuve *prima facie* de leur teneur, devant toutes les cours de droit ou d'équité en Canada.

7. — Les articles 30 à 36 du chapitre 124 des Statuts Révisés du Canada de 1906, s'appliquent à la Fédération.

CONSEIL D'ARBITRAGE

A l'époque fixée par la présente loi pour l'élection du conseil, et en la même manière, les membres de la corporation peuvent élire parmi eux douze personnes qui forment un conseil appelé " le conseil d'arbitrage " et trois de ces personnes peuvent examiner et régler tout cas de commerce ou d'affaires contentieuses qui leur est volontairement soumis par les parties intéressées.

Dans tous les cas où les parties conviennent et s'obligent par pur dédit ou autrement de soumettre l'affaire en contestation entre elles à la décision du conseil d'arbitrage, elles sont censées l'avoir soumise à trois membres du conseil, qui peuvent, soit par ordre spécial du conseil, soit en vertu de quelque règle générale adoptée par lui, ou de quelque statut de la corporation relatif aux cas qui sont ainsi soumis, être nommés pour entendre, arbitrer et régler la matière en contestation ; et leur décision lie le conseil d'arbitrage et les parties qui soumettent l'affaire.

Cette soumission est faite suivant la formule A de l'annexe de la présente loi, ou en d'autres termes au même effet. Voir la loi des S. R. C., ch. 124, art. 30, basé sur S. R. C. de 1886, art. 31 et sur le statut de 1874, 137 Vict., ch. 51, art. 19 ; 4-5 Vict., ch. 92, charte de la Chambre de commerce de Québec ; 31 Vict., ch. 14, charte de la Chambre de commerce de St-Jean P. Q. ; 35 Vict., ch. 49, charte de la chambre de commerce de Sorel ; statut de 1857, ch. 96, charte de la Chambre de commerce d'Ottawa, Ontario ; statut de 1872, ch. 44, charte de la Chambre de commerce de St-Jean N. B. ; statut de 1872, ch. 46, charte de la Chambre de commerce de Ste-Catherine Ontario.

Dominion & provincial legislation de Hodgins publié en 1896, pages 81 et 781 S. S.

Les différents membres du conseil d'arbitrage prêtent et souscrivent, avant d'agir comme tels, devant le président ou le vice-président de la corporation, serment de remplir fidèlement. impartialement et diligemment leurs devoirs comme membres du conseil

d'arbitrage ; et ce serment est gardé parmi les documents de la corporation, S. R. C., ch. 124, art. 31.

Tout membre du conseil peut, en même temps, être membre du conseil d'arbitrage.

Les trois membres nommés pour entendre tout cas soumis à l'arbitrage, ainsi qu'il est dit plus haut, ou deux d'entre eux, ont plein pouvoir d'examiner sous serment, l'un des trois membres étant présentement autorisé à faire prêter ce serment, toute partie ou témoin qui comparaissant devant eux, est ainsi examiné, et rendent leur sentence par écrit dans l'affaire ; et leur décision ainsi que celle de deux d'entre eux est obligatoire pour les parties, suivant les stipulations des parties à la soumission et les dispositions de la présente partie, S. R. C. 1906, ch. 124, art. 33, basé sur S. R. C. 1886, ch. 130, art. 24, art. 3403 des S. R. C. de 1909, quant à l'exemption de l'obligation de servir comme jurés pour les conseils d'arbitrage de Québec et de Montréal, voir aussi 26 Vict. ch. 21 charte de l'association de la Halle-au-Blé de Montréal.

BUREAU D'EXAMINATEURS

Le conseil de la corporation peut nommer cinq personnes pour former un bureau d'examinateurs afin d'examiner les aspirants à la charge d'inspecteur de fleur et de farine et de tout autre article et exerce les mêmes pouvoirs et est assujetti aux mêmes devoirs que ceux conférés et imposés aux conseils des Chambres de commerce par la loi des inspections et de la vente ; et les dits examinateurs sont soumis, concernant leur emploi à toutes les dispositions énoncées en la dite loi. S. R. C. 1906, art. 34, basé sur S. R. C. 1886, ch. 130, S. R. C. de 1906, ch. 85, art. 8, 35, 78 et 177.

AUTORISATION DES PESEURS

Lorsque le conseil d'une Chambre de commerce a passé un règlement prescrivant que tout peseur employé à l'égard d'un élévateur à grain dans le district pour lequel cette chambre est établie, doit être autorisé par permis et doit prêter le serment ci-après prescrit, cette chambre de commerce peut faire examiner tout individu qui demande un permis de peseur aux élévateurs à grain, sur ses

capacités, de la manière que le conseil le juge à propos, et peut, s'il est convaincu que le requérant est en état de remplir ces fonctions, lui délivrer un permis qui l'autorise à agir comme peseur ; et, dans ce cas, tout individu qui agit comme peseur à un élévateur à grain dans ce district, est passible, sur conviction par voie sommaire, sauf s'il a été ainsi autorisé et a prêté le serment d'office ci-après mentionné, d'une amende de dix dollars pour chaque infraction. S. R. C. 1906, ch. 124, art. 35, basé sur S. R. C., ch. 85, art. 83 et 93 à 103.

Tout peseur qui reçoit un pareil permis prête et souscrit immédiatement, devant un juge de paix, un serment d'office dans les termes qui suivent ou dans des termes analogues.

" Je, A. B., jure (ou affirme) solennellement que je remplirai fidèlement, exactement et impartialement, au mieux de mes connaissances et de mon habileté, les fonctions et devoirs du peseur. Ainsi Dieu me soit en aide ".

Le serment ainsi prêté est conservé par le juge de paix qui l'a fait prêter, et une copie de ce serment attestée conforme par le juge de paix fait foi *prima facie* qu'il a été prêté et souscrit conformément aux dispositions de la présente loi. S. R. C., ch. 124, art. 36.

FORMULE DE CONVENTION D'ARBITRAGE

Sachez tous que le soussigné. . . . . et le soussigné. . . . . (s'il y a plus de parties, c'est-à-dire, plus d'intérêts distincts, faites-en mention) étant en désaccord relativement à leurs droits respectifs dans le cas ci-joint, sont convenus et se sont engagés, sous un dédit de. . . . . dollars, de se conformer à la décision arbitrale qui sera rendue par le conseil d'arbitrage de la Fédération des Chambres de commerce de la province de Québec, dans le cas susdit, sous peine du dédit ci-dessus, qui sera payé par la partie refusant de se conformer à cette décision arbitrale, à la partie prête à s'y soumettre.

En foi de quoi les dites parties ont à ces présentes apposé leurs seings et sceaux, à. . . . . jour de . . . . . mil neuf cent. . . . . .

A. B. (L. S.)

C. D. (L. S.)

ANNEXE DU STATUT FEDERAL, 9 10 EDOUARD VII CH. 99

CONSTITUTION DE LA FEDERATION DES CHAMBRES DE COMMERCE DE LA PROVINCE DE QUEBEC

PREAMBULE

Afin de promouvoir l'efficacité des diverses Chambres de commerce et autres corps publics organisés dans cette province pour des fins commerciales et afin d'assurer l'unité et l'harmonie d'action sur les mesures d'intérêt commun, la présente Association est, ce quinzième jour d'avril, mil neuf cent neuf, formée par les délégués de ces Chambres réunis en assemblée sur l'invitation de la Chambre de commerce du district de Montréal, en date du 14 mars dernier.

1. — Cette Association portera le nom de la Fédération des Chambres de commerce de la province de Québec.

2. — (*a*) Chaque Chambre de commerce locale de la province de Québec ou autre corps public dûment incorporé pour des fins commerciales d'intérêt général, pourra faire partie de cette association sur le vote des deux tiers des délégués présents à toute réunion de la Fédération et elle recevra la représentation suivante : chaque association, en particulier, aura droit à deux délégués, quelque soit le nombre de ses membres jusqu'à concurrence de trois cents membres, et en plus à un délégué pour chaque trois cents ou partie de cents membres additionnels ;

(*b*) Les délégués seront choisis par les organisations locales pour le terme d'une année au moins. A chaque réunion de la Fédération, ils présenteront leurs lettres de nomination comme délégués sous le sceau et la signature du secrétaire de leur corps respectif ; ces lettres certifieront le nombre des membres du corps qu'ils sont chargés de représenter.

VOTE

3. Chaque délégué aura droit à un vote, mais ne pourra l'exercer par procureur. Sur demande de deux délégués, tout vote pourra être exigé sous scrutin secret.

ADMINISTRATION

4. — (*a*) L'administration des affaires de la Fédération sera confiée à un Executif composé d'un Président, de deux Vice-Présidents, d'un Secrétaire-Trésorier (ou d'un Secrétaire et d'un Trésorier) et, de plus, de quatre directeurs qui rempliront cette charge jusqu'à remplacement. Leur élection sera le dernier article à l'ordre du jour de chaque assemblée annuelle.

(*b*) Le bureau principal de la Fédération sera fixé à Montréal.

(*c*) Les assemblées spéciales de l'Exécutif seront tenues, soit à la demande du Président, soit sur une réquisition de deux membres de cet Exécutif à l'endroit à être fixé par le Président sur avis de huit jours à être donné par le Secrétaire, et le quorum de ces réunions sera de trois membres.

(*d*) En cas de démision, résignation ou décès de quelque membre de l'Exécutif, ce dernier sera remplacé aussitôt que possible par les autres membres de l'Exécutif pour la balance du terme.

ATTRIBUTIONS DE L'EXECUTIF

5. — Ce sera le devoir du Conseil Exécutif :

(1) De pourvoir à la tenue d'un compte-rendu des délibérations de la Fédération et de ses séances.

(2) De soumettre à chaque assemblée annuelle un rapport des travaux de la Fédération et de ses résolutions et démarches officielles de même qu'un état des matières non terminées, et un programme des matières nouvelles qui peuvent requérir l'attention.

(3) De communiquer un état des finances de la Fédération aux assemblées annuelles et, sur demande, aux autres réunions.

(4) De répartir sur chaque corps affilié sa part de contribution pour les dépenses de la Fédération, suivant la proportion du nombre de ses membres officiellement déclaré à la Fédération.

5 (*a*) De faire telles recommandations et suggestions qu'il jugera opportunes et nécessaires dans l'intérêt de la Fédération.

(*b*) Le Trésorier ou le Secrétaire-Trésorier aura la garde de la comptabilité et de la caisse de la Fédération ; il déposera les deniers perçus dans une banque choisie par l'Exécutif, et les chèques à tirer sur ces dépôts seront signés par le Président et contresignés par le Trésorier ou le Secrétaire-Trésorier.

(*c*) Le Secrétaire aura la garde de tous les documents, registres livres et correspondances de la Fédération.

ASSEMBLEES

6. (*a*) L'assemblée générale annuelle de la Fédération des Chambres de commerce de la province de Québec aura lieu le troisième mercredi de mai de chaque année ou tout autre jour que le Président ou le Conseil exécutif pourra déterminer, à tel endroit qui aura été choisi à l'assemblée annuelle antérieure sur le vote de la majorité des délégués représentés.

(*b*) Des assemblées spéciales de la Fédération seront convoquées sur la décision du Conseil exécutif ou sur demande par écrit de cinq délégués à tel endroit que le Conseil exécutif pourra désigner.

(*c*) La présence du tiers des délégués des corps affiliés constituera un quorum.

(*d*) La convocation de l'assemblée annuelle ou spéciale sera faite par le Secrétaire à chacun des corps affiliés par un avis d'au moins 15 jours avant la date de l'assemblée, tel avis devant, pour l'assemblée annuelle autant que possible, indiquer l'objet de la réunion et les questions à être soumises.

7. Sauf du consentement de la majorité des délégués présents à une assemblée, aucune question, autre que celle d'ordre et de privilège, ne pourra être soumise par les corps affiliés qu'à la condition d'avoir été préalablement mise par écrit entre les mains du Secrétaire, autant que possible, au moins vingt-quatre heures avant l'assemblée annuelle ou spéciale où elle doit être prise en considération.

DEMISSION

8. Tout corps affilié pourra se retirer de la Fédération en en faisant une demande spéciale par écrit à cet effet dans une assemblée annuelle et sur paiement complet de tout ce qu'il peut devoir à la Fédération.

9. La présente constitution peut être amendée à une assemblée annuelle sur un vote des deux tiers des délégués présents, à la condition que l'avis de l'amendement proposé ait été préalablement transmis au Secrétaire par l'un des corps affiliés au moins quinze jours avant l'assemblée où il doit être pris en considération et porté par le Secrétaire à la connaissance des divers corps affiliés au moins dix jours avant cette assemblée.

10. L'assemblée des délégués convoquée par la circulaire de la Chambre de commerce du district de Montréal en date du 14 mars dernier sera considérée comme la première réunion de la Fédération des Chambres de commerce de la province de Québec, et est, par les présentes, reconnue autorisée à choisir des officiers qui resteront en fonction jusqu'à l'élection de leurs successeurs et pourront adopter toutes mesures ordonnées par cette assemblée, de la même manière que si la convocation et toutes les autres procédures y adoptées s'y étaient faites de la manière décrétée par la présente constitution.

TABLE DES MATIERES

Allocution de bienvenue par M. Ovila S. Perrault, président de la Chambre de commerce du district de Montréal. . 8

Ouverture des séances par M. Isaie Préfontaine, président de la Fédération des Chambres de commerce de la province de Québec 9

Affiliation des Chambres de commerce de Fraserville, Joliette Lachine et Sherbrooke 12

Rapport financier. . . . . , 13

Nécessité d'une loi de faillite pour le Canada par M. O. S. Perrault, président de la Chambre de commerce du district de Montréal 14

Amendements à la loi de cession de biens, (a) collocation des créanciers porteurs de garanties collatérales, (b) vente des immeubles du failli par les curateurs par M. Philippe Paradis, 1er vice-président de la Fédération et délégué de la Chambre de commerce de Québec . . 22

Amendements à la constitution pour augmenter le nombre des directeurs. Propositio de la Chambre de commerce de St-Hyacinthe 25

Les taux des compagnies de navigation à charte fédérale par M. C. A. Dubé, délégué de la Chambre de commerce de Ville-Marie 27

L'amélioration de notre grande voie fluviale par M. S. C. Riou, délégué de la Chambre de commerce de Fraserville 30

L'amélioration des routes rurales par M. Fred. C. Larivière 1er vice-président et délégué de la Chambre de commerce du district de Montréal 42

L'établissement d'un phare flottant à Matane par M. Philippe Paradis, délégué de la Chambre de commerce de Québec. 68

Nos relations interprovinciales par l'Hon. Alph. Desjardins, C. P., ex-président et délégué de la Chambre de commerce du district de Montréal 70

Le canal de la Baie Georgienne par M. C. H. Catelli, commandeur de la Couronne d'Italie, ex-président et délégué de la Chambre de commerce du district de Montréal. . 76

Les colis-postaux par M. A. H. Hardy, conseiller et délégué de la Chambre de commerce du district de Montréal. . 82

La navigation d'hiver par M. Philippe Paradis, délégué de la Chambre de commerce de Québec. 95

La codification des lois commerciales au Canada par M. F. Bourbonnière, secrétaire-trésorier de la Fédération . . 96

Des mesures susceptibles de rendre plus expéditive l'administration de la justice par M. Isaie Préfontaine, président de la corporation de l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales de Montréal, président de la Fédération, ex-président et délégué de la Chambre de commerce du district de Montréal. — Création d'un Conseil d'arbitrage et élection de douze membres à cet effet. 98

L'oeuvre de l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales de Montréal. 110

Condoléances à M. L. A. Rivet, C. R. M. P. 115

L'insaisissabilité du salaire des officiers fédéraux par M. D. T. Bouchard, délégué de la Chambre de commerce de St-Hyacinthe 115

PROPOSITIONS MISES A L'ETUDE

Demande au gouvernement de subventionner les Chambres de commerce par M. J. A. Peltier, président et délégué de la Chambre de commerce de Trois-Rivières . . . 117

Mesures à prendre pour forcer les Cies de transport, à régler dans un délai au plus 60 jours, les réclamations pour pertes ou avaries de marchandises transportées. Proposition de la Chambre de commerce de St-Hyacinthe. . 117

Election des directeurs. 120

Fixation du lieu de la prochaine assemblée générale à Québec, le troisième mercredi de mai 1911, sauf avis contraire. 122

Charte de la Fédération des Chambres de commerce de la province de Québec octroyée par le statut 9-10 Edouard VII, ch. 99, sanctionné le 4 mai 1910 126

Constitution de la Fédération. 132

IMPRIMERIE DANIEL, MONTREAL